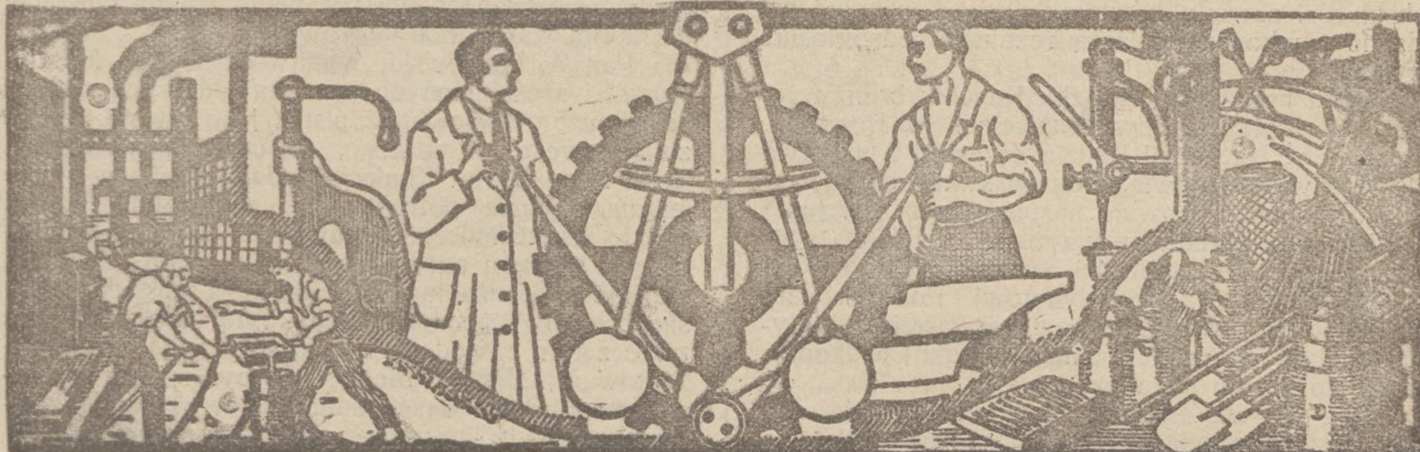
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 40 Poznań, 5 października 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAN, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Z obrad kupców branży żelaza

na Ogólnopolskim Zjeździe Kupców w Poznaniu

dnia 28 września 1929

Wielka sala „Boulevard" w Poznaniu zapełniona była kupcami naszej branży, przybyłymi ze wszystkich stron Polski. Widocznie wszystkim jedną dolę zgotowano, bo oczy nie śmieją się, a na twarzach poważna troska osiadła.

O, tu nie widać tych, co za ladą stojąc, klienta uśmiechem witają, chociaż to są przecież ci sami. Tam, w składach swoich przywdziewają maskę zadowolenia, bo publika lubi uśmiechniętego sprzedawcę, a zresztą, przecież godność własna i godność zawodu wymagają, by okazać się mocnym i pewnym. Ale tu, między swoimi, pod jednym obuchem znajdującymi się kolegami zawodu mogą być sobą, ludźmi właściwymi, szukającymi ratunku dla swoich warsztatów pracy, dla umiłowanego zawodu i wreszcie przecież także dla swojej rodziny.

Tym żelaznym ludziom żelaznej pracy w żelazie nie dane są róże. Ich nie wyniańczyła dola kwiecista, ale stały trud, a w trudzie tym stali się potulni i bezradni. Oni, jak dzieci wierzyli w sprawiedliwości cnotę, w należną zapłatę za wysiłek znojny. I ludzie ci nie dostrzegli nawet, jak ponad ich głowami wiązały się sznury, zdławić ich mające. Huty i fabryki żelaziwa skartelizowały, zsyndykalizowały się w szkodliwem działaniu dla kupca i społeczeństwa. Zmonopolizowano wytwórczość, ustanowiono dyktaturę, stworzono hurtownie, niby własne ekspozytury handlowej działalności, od których uzależniono wolnego dotąd kupca i wolny jego handel.

Zjazd zagaił i gości powitał p. Michalak, prezes Zw. Kup. branży żelaza w Poznaniu, poczem wybrano prezydjum. Na przewodniczącego wybrano p. radcę J. Piechowskiego, na zastępców pp. B. Ziętkiewicza i Chełmikowskiego, na sekretarza p. Karola Adamskiego.

Po przyjęciu programu obrad przemawiali pp.:

F. Stobiecki z Ostrowa o wspólnej pracy z handlowcami żelaza i tragarzy; Skibiński — o syndykaliźmie, zagrażającemu wolnemu handlowi; Michalak — o Zw. Kup. handlu żelaza i tragarzy; pan radca Piechowski — o syndykacie hut, lecz z hurtownikami łączyć się należy we wspólnej obronie, a Związek Tow. Kupieckich powinien się tem zająć; Stark — o ogólnej sytuacji handlu żelaza.

M. Matunowski, K. Adamski, Radajewski w tej samej sprawie.

Wł. Ziętek apelował do jednoczenia się w Związku Tow. Kupieckich.

A. Gustowski apeluje, by się łączyć w organizację i ofiaruje bezinteresownie znane nam pismo „Rynek Metalowy" jako nasz organ związkowy. Trudno byłoby w krótkiem sprawozdaniu prasowem wymienić wszystkich mówców, to też pobieżnie zaznaczamy tylko, że na Zjeździe i przy stole obrad dostrzegliśmy licznych znajomych i życzliwych sprawie handlowców, między nimi pp.: Balcerskiego z Wąbrzeźna, Przymuszałę z Wolsztyna, Kuteckiego z Grabowa, Bereńskiego z Mysłowic, Storca z Bydgoszczy i innych.

Pod prezesurą energicznego działacza i niestrudzonego ideowca p. radcy Piechowskiego prowadzono szeroką dyskusję i radzono. Ci poważni ludzie w poważnych wyrazach protestowali przeciw hegemonji Syndykatów i Karteli, i widocznie ta jedna sprawa była najżywotniejszą z pośród wszystkich biczów zawodu, bowiem tylko o tem najwięcej radzono i wkońcu poniższą rezolucję jednogłośnie przyjęto:

„Zjazd branżowy Związku Kupców branży żelaza przy Związku Tow. Kupieckich w Poznaniu, zrzeszony w Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, z okazji swego dziesięcioletniego istnienia, uchwala następującą rezolucję:

Zjazd jest przeciwny wszelkim kartelom i syndykatom, a w szczególności Syndykatowi Polskich Hut Żelaznych, oraz Syndykatowi Polskich Hut Rur, będąc tego zdania, że wszelkie kartele i syndykaty działają na szkodę wolnego handlu i podkopują byt całego handlu metalicznego.

Zjazd wzywa Związek Tow. Kupieckich, aby raczył przez Naczelną Radę Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie u miarodajnych czynników poczynić kroki przeciw hegemonji syndykatów i karteli, umożliwiając wolny, niczem nie krępowany handel.

Dalsze trwanie syndykatów i karteli musi siłą rzeczy kupiectwo detaliczne doprowadzić do zupełnej ruiny i likwidacji swych przedsiębiorstw".

W przedrezolucyjnej dyskusji podnoszono słusznie moment zaniedbania silnej własnej organizacji, bez której nic zdziałać nie można. Egzystujący Związek Kupców żelaza utonął w apatji i nie dość ruchliwie pracuje, to też należy go ożywić częstemi zebraniami, umożliwiającemi wymianę zdań i poczęcie obrony zawodowej. Związek tragarzy i żelaziwa oświadczył gotowość przyłączenia się do ogólnego związku naszej branży, to też powinniśmy się starać możlwie jak najrychlej połączyć wszystkie nasze rozbieżne związki w jedną silną organizację. Wprawdzie posiadamy „Związek Towarzystw Kupieckich", lecz stawki przynależności do tegoż są wygórowane i dla branży żelaźniaków niemożliwe.

Repr. Związku Tow. Kup. bronił energicznie Związku, posiadającego już 10.000 członków, a przez dalszy rozrost będzie mógł coraz skuteczniej zajmować się branżowemi sprawami handlu i działać dla dobra wszystkich kupców.

Pan A. Gustowski, wydawca „Rynku Metalowego" i sześciu innych pism zawodowych, polecił zebraniu przyjęcie tegoż pisma jako swego organu związkowego, tłumacząc, iż organowi Związku Tow. Kup. „Świat Kupiecki" zdaje się, że w swem jedynem piśmie potrafi objąć całokształt handlu, gdy to jest technicznie niemożliwe. „Świat Kupiecki" jest pismem pożytecznem jako organ centralny, ale każda branża kupiecka powinna posiadać własne branżowe pismo, któreby było silnie związane tylko z tym zawodem, z tą branżą, jaką ma reprezentować. „Rynek Metalowy" był i jest wyrazicielem potrzeb i dążeń handlowców żelaza, zarazem fachowym informatorem i dlatego pismo to powinno być uważane za pismo organizacyjne, tem więcej, że organizacja nie ponosi żadnych jakichkolwiek kosztów przez przyjęcie tego pisma jako swojego organu. Wydawnictwo p. Gustowskiego wydaje już od długich lat siedm branżowych pism, posiada znakomicie zorganizowany aparat redakcyjny i specjalnie fachowo ukwalifikowany, to też jedynie takie wydawnictwo może organizacji dobrze służyć.

Pan Wł. Ziętek składał Zjazdowi życzenia w imieniu Izby Przemysłowo-Handlowej, a p. prezes Związku Kupców żelaznych z Bydgoszczy w imieniu tamtejszego Związku.

Następnie p. Ziętek prosił kolegów o szczególniejszą opiekę nad młodocianymi praktykantami.

P. Ziętek jest fenomenalnym mówcą. Jego słowa nie płyną, ale lawiną zatapiają przestrzeń. Po tej mowie rozwiązano Zjazd, a my życzymy krótko: Szczęść Wam Boże, dobrzy ludzie! Zetge.

Walne Zgromadzenie

Stowarzyszenia Kupców handlujących żelazem i dźwigarami

na województwa Poznańskie i Pomorskie

Zwołanemu na dzień 21 września na godz. 11-tą do sali „Boulevard" w Poznaniu walnemu zgromadzeniu przewodniczył prezes Stowarzyszenia p. Stobiecki z Ostrowa.

Powitawszy licznie zebranych członków oraz delegata Syndykatu Hut. p. dr. Czerneckiego i przedstawiciela prasy zawodowej p. Sulikowskiego z redakcji „Rynku Metalowego i Maszynowego", odczytał prezes porządek obrad, obejmujący 8 punktów, który zebrani bez sprzeciwu przyjęli.

Sprawozdanie z czynności zarządu za ubiegłe lata dał nasamprzód prezes p. Stobiecki. Intensywna praca Zarządu nie dała pozytywnych rezultatów, to też prezes w przemówieniu swem zastanawia się nad przyczyną tegoż i wykazuje, że winę ponosi Syndykat Hut Żelaznych nie uwzględniający postulatów kupców-detalistów jak niemniej Związek Hurtowników branży żelaznej, działający samowolnie bez porozumienia się z detalistami.

Jako sekretarz Stowarzyszenia dał obszerne sprawozdanie p. Przymuszała z Leszna. Ze sprawozdania wynika, że w czasie od czerwca 1928 r. odbyło się 12 zebrań Zarządu, mających charakter organizacyjny i zadanie wywalczenia korzystniejszych warunków i cen dla handlu detalicznego. Pierwsze zebrania miały za zadanie główne ustalenie listy członków. Syndykat życzył sobie utworzenie organizacji detalistów z liczbą z jak najmniejszą, (około 50 firm na Poznańskie i Pomorskie), podczas gdy Zarząd stał na stanowisku, że do organizacji należeć powinni wszyscy wybitniejsi właściciele-kupcy branży żelaza, których placówki istniały już przed wojną. Wytworzył się tutaj wielki chaos z powodu braku jednomyślności u hurtowników i zgłaszania się na członków firm kowalskich, garncarskich i kramikarzy z małych miasteczek i wsi. Hurtownicy, ogólnie mówiąc, nie pomagali detalistom w organizowaniu się, lecz przeciwnie przeszkadzali.

Obrady dalszych zebrań toczyły się około uzgodnienia cen i rabatów, kwestji najwięcej po dziś dzień aktualnej i niezałatwionej z braku należytego zrozumienia tak Syndykatu jak w szczególności Zw. hurtowników. Zarząd po przestudjowaniu swej 16-miesięcznej pracy przyszedł do przekonania, że detaliści są nieżyczliwie traktowani. Dobrze się z początku zapowiadająca współpraca delegatury Syndykatu, mająca iść po linji pokrzywdzonych detalistów, została najniespodziewaniej skierowana ku poprawie zysków resp. utrzymaniu dotychczasowych cen i warunków dla hurtowników. Stowarzyszenie nie doznało żadnego poparcia ze strony Związku Hurtowników.

Sprawozdanie ze stanu kasy, wykazujące saldo 259,19 dał skarbnik p. Voelkel z Leszna, a wybrana komsija rewizyjna w osobach pp. Dziedziuchowicza, Zwierzyckiego i Bembnisty sprawdziła je, wnosząc do Walnego Zgromadzenia wniosek o udzielenie Zarządowi pokwitowania, co też jednocześnie nastąpiło.

Po myśli § 6-go ustaw Stowarzyszenia ustąpili z Zarządu członkowie: Fr. Przymuszała z Leszna, W. Kałek z Buku, i Fr. Balcerski w Wąbrzeźna. Przez aklamację zostali wymienieni ponownie wybrani do Zarządu, a do komisji rewizyjnej pp. M. Dziedziuchowicz z Gostyna, Edmund Bembnista ze Środy i Bolesław Zwierzycki z Inowrocławia.

Zkolei przystąpiono do zmiany § 13 statutu, łącznie § 4. Walne Zgromadzenie uchwaliło:

„ułożone cenniki przesyła Zarząd Stowarzyszenia Związkowi Hurtowników do wiadomości, a Syndykatowi do zatwierdzenia.

Uzgodnione tak cenniki, wysyła członkom Zarząd Stowarzyszenia.“

W sprawach organizacyjnych Stowarzyszenia przemawiali pp. Stobiecki, Voelkel, Jasiński, Balcerski, Kałek i Dziedziuchowicz. Uchwalono wysłać monita do członków o zapłacenie wstępnego, składek i złożenie weksli gwarancyjnych. Stan członków Stowarzyszenia uchwalono pozostawić według stanu obecnego. Zarząd zaś winien ze swej strony sprawdzić przynależność do Stowarzyszenia faktycznie handlujących żelazem i dźwigarami po myśli § 2 statutu Stowarzyszenia.

Przyjmowanie dalszych członków uskutecznia w przyszłości Zarząd, który winien ze swej strony zasięgnąć dokładnych informacyj o zgłaszającym się. Zarządowi poruczono energiczne starania około zorganizowania wszystkich poważniejszych żelaźniaków i przyciągnięcia ich jako członków do Stowarzyszenia. Energicznie przeciwstawiano się przyjmowaniu na członków Stowarzyszenia „Rolników“ i „Kooperatyw Rolnych“, które mają zupełnie inny zakres działania niżeli kupiec-detalista tak pod względem płacenia Skarbowi Państwa podatku obrot. jak pod względem kredytowym.

Z inicjatywy kol. Schulza z Wolsztyna uchwalono następujący wniosek:

„Walne Zgromadzenie zakłada stanowczy protest wobec ukarania przez „Syndykat“ kolegi Schulca z Koronowa, z pominięciem § 17 ustaw Stowarzyszenia i żąda natychmiastowego przywrócenia p. Schulcowi z Koronowa dostawy, jako też zniesienia nałożonej nań kary i skierowania ponownie sprawy przez „Syndykat“ do Zarządu.“

W wyniku 4-godzinnych obrad uchwalono następujące rezolucje:

1. „Zarząd Stowarzyszenia raczy interwenjować w sprawie sprzedaży szyn kolejowych przez urzędnika PKP w Kościanie, co w znacznej mierze wpływa na obniżenie się konsumcji dźwigarów u pszczególnych odbiorców.“
2. „Syndykat raczy szczególnie wziąć pod uwagę stosunki panujące pomiędzy dawniejszem pograniczem Ostrowem, Kaliszem, Słupcą itd. do prowadzenia uzgodnienia cen żelaza i dźwigarów, względnie przeprowadzenia formy wyrównawczej na tym terenie“.
3. „Syndykat raczy wpłynąć na Związek Hurtowników o zaniechanie dostaw wprost konsumentom — tak samo niečłonkom Stowarzyszenia, których Hurt winien koniecznie spowodować do zapisania się na członków Stowarzyszenia.“
4. „Walne Zgromadzenie wyraża zgodnie opinją niepodpisywania Syndykatowi formularza il zobowiązania z dnia 22-go lipca b. r. polecając Zarządowi w tej sprawie przeprowadzić z Syndykatem uzgodneinie kwestji spornych co do towaru zagranicznego pochodzenia i innych.“
5. „W sprawie firm tranzytowych, Walne Zgromadzenie akceptuje stanowisko Zarządu, to jest, że Zarząd podaje „Syndykatowi“ te firmy jako tranzytowców, które uznaje od siebie za odpowiednie.“
6. „Domagamy się stanowczo ze strony Związku Hurtowników, wprowadzenia w życie uchwały z dnia 30-go kwietnia r. b. i prosimy Syndykat w tym kierunku poczynić wszelkie kroki i wydać Związkowi Hurtowników odpowiednie instrukcje celem zrealizowania kilkumiesięcznych pertraktacyj z Hurtownikami, które do dziś pozostały martwą uchwałą na papierze.“

—hs—

P. SIKORSKI.

Handel a kartele

Przed rozważaniem wzajemnego ustosunkowania się karteli do handlu należy w najpobieżniejszej chociażby formie wskazać na samą istotę ruchu kartelizacyjnego i jego oddziaływanie na całokształt życia gospodarczego w państwie. Zdaję sobie sprawę, że krótki referat mój ani nie wyczerpie niezmiernie trudnego zagadnienia. Jeśli mimo to ośmielam się trudne zagadnienie to poruszyć, dzieje się to jedynie w celu zwrócenia uwagi na jego ważkość. Wszystkie nieomal opinje ekonomistów zgodne są z tem, że główną cechą organizacji kartelowej jest dążność do monopolitystycznego opanowania ruchu. Największą przeszkodą w osiąganiu zysków jest konkurencja, stąd dążność wyeliminowania jej za wszelką cenę. W pierwszej fazie czyni się drogą wysokiej barjery celnej dla wyzbycia się konkurencji zagranicznej, w drugiej drogą kartelizacji przez usunięcie konkurencji wewnętrznej, przyczem prędzej, czy później wytwarza się z tego forma prywatno-prawnych monopoli.

Wspólną podstawową cechą karteli jest — według ich własnej oceny — dążność do normalizacji i kartelizacji, co w efekcie prowadzi do potanienia cen. Natomiast — zwłaszcza w Polsce — stwierdzić można łatwo, że wiele dążności w tym kierunku niema, gdyż cała energja jest skierowana w kierunku opanowania zbytu celem dowolnego dyktowania cen. Jeśli więc kartele twierdzą, że stabilizują ceny i usuwają wahania konjunkturalne, to o tyle mają słuszność, że rzadko schodzą z osiągniętego wysokiego poziomu cen, jedynie wahania to podwyższenie od czasu do czasu ceny. Czy stabilizacja cen na wysokiej płaszczyźnie jest gospodarczo racjonalna, powątpiewam, zwłaszcza w krajach o niedorozwiniętej sile konsumcyjnej, dla wzrostu której należałoby bowiem raczej zniżyć poziom cen.

Twierdzenie karteli, że organizują zbyt i obrót i regulują całkowicie rynek, jest słuszne. Walor zarządzeń tych jet jednakże bardzo relatywny. To, co kartel nazywa ujednostajnieniem warunków sprzedaży, lub zakupu surowców i uchyleniem wzajemnej konkurencji, można także nazwać niewolą odbiorców, lub dostawców surowca, zdanych na łaskę i niełaskę, nierzadko na wyzysk karteli. Mówi się o redukcji kosztów handlowych przez ominięcie reklamy i przez usunięcie „niepotrzebnego" pośrednictwa itp., tymczasem konstatuje się regularnie zwyżki cen w tychże właśnie kartelach.

Zapoznawszy się też ze wszystkiemi momentami, oddziaływującemi na życie gospodarcze, można stwierdzić, że koncentracyjny ruch karteli ze względu na swój monopolistyczny charakter umożliwia jednostkom, względnie stosunkowo małym grupom niesłychany rozrost materjalny, a umniejsza możność egzystencji szerokich warstw, w pierwszej linji załamuje byt handlowi, w pośredni zaś sposób wpływa szkodliwie na siłę konsumcyjną całego społeczeństwa, a przez to oddziałuje również ujemnie na resztę nieskartelizowanych dziedzin produkcyjnych.

Dalszym momentem szkodliwym, zwłaszcza dla państw o słabej jeszcze rozbudowie gospodarczej, jest pewnego rodzaju zasklepienie się w istniejącym stanie rzeczy. Brak konkurencji usuwa czynnik współzawodnictwa, przez co stwarza się brak impulsu do czynienia inwestycyj, ulepszeń i wynalazków.

Przed przejściem do rozpatrzenia, jak działalność karteli odbija się na poszczególnych ugrupowaniach, zwłaszcza handlu w Polsce, pozwolę sobie dodać kilka uwag ogólnych, nie związanych ze specjalnemi warunkami takiego, lub innego państwa.

HANDEL.

Niewątpliwie w pierwszej linji styka się z działalnościami karteli handel. Możnaby tu stwierdzić jedną regułę, że w państwach, w których handel jest silnie i dobrze zorganizowany, lub ma narówni z przemysłem zapewnione możliwości rozwoju, kartele nie nabierają cech monopolistycznych w swych działalnościach zbytu. Muszą się one ograniczyć rzeczywiście do normalizacji wytworów i racjonalizacji produkcji, a pozostawić czynności rozdziału towarów handlowi. Wszystkie więc częściowo już wspomniane cechy ujemne mogą w zasadzie mieć miejsce w państwach o słabem kupiectwie. W państwach takich kartele miażdżą siłą swą handel, zwłaszcza hurtowy, narzucają mu swoje warunki i uzależniają go zupełnie, tworząc własne biuro sprzedaży.

O ile działalnością karteli handel jest bezpośrednio dotknięty, to pośrednio skutki te przechodzą na szerokie masy konsumentów, które organizacyjnie nieskoordynowane biernie muszą znosić poczynania karteli. Podwyższenie cen, zredukowanie produkcji, o ile jej nadmiar mógłby wpłynąć na obniżenie cen, są to główne momenty szkodliwe dla interesów konsumenta.

ROBOTNIK.

Robotnik uzależniony jest w niezmiernie silnej mierze od dobrej woli karteli, które jednostronnie mogą dyktować warunki płacy a lokautem odrazu mogą spowodować kryzys bezrobocia na wielkich obszarach.

ROLNIK.

Jeśli większość dziedzin przemysłowców jest skartelizowana, to rolnictwo w całej pełni płaci rachunek. Z jednej bowiem strony nabywać musi po droższej cenie nieomal wszystkie przedmioty, potrzebne do prowadzenia warsztatów swej pracy, a więc w pierwszej linji nawozy sztuczne i węgiel, z drugiej zaś strony nie jest w stanie uzyskać ze względu na osłabioną siłę konsumcyjną odpowiednie ceny na wytwory rolnicze.

Zaznajamiając się z działalnością karteli istniejących w Polsce, znajdzie się dużo potwierdzeń sporadycznie wypowiedzianych obaw. Większość istniejących bowiem w Polsce karteli, — a obejmują one już około 50 proc. przemysłu polskiego —, ogranicza się do regulowania ceny i warunków dostawy, przyczem czynią we wielu wypadkach to bez porozumienia się z handlem. Poza tem należy wziąć pod uwagę, że ponieważ eksport wytworów przemysłowych stoi na bardzo niskim poziomie, dotyczą całe te zarządzenia nieomal wyłącznie rynek wewnętrzny, co powoduje paradoksalny nieraz stan rzeczy. Konstatuje się bowiem, że bierność naszego bilansu handlowego jest spowodowana niedostateczną produkcją, konstatuje się, że produkujemy mniej niż możemy i musimy konsumować, a kartele w pewnych wypadkach nawet zawiązują się dla ograniczenia rzekomej nadprodukcji celem podwyżki cen.

Konferencja Gospodarcza Ligi Narodów w maju 1928 r. stwierdziła, że kartelizacja nadaje się tylko do bardzo dobrze zorganizowanej produkcji seryjnej, w zasadzie jednak ustalono, że kartele przeszkadzają technicznym postępom i upośledzić mogą uprawnione interesy niektórych krajów. Konferencja uważa przeto jako absolutnie konieczne, aby kartele nie wprowadzały zwyżek cen.

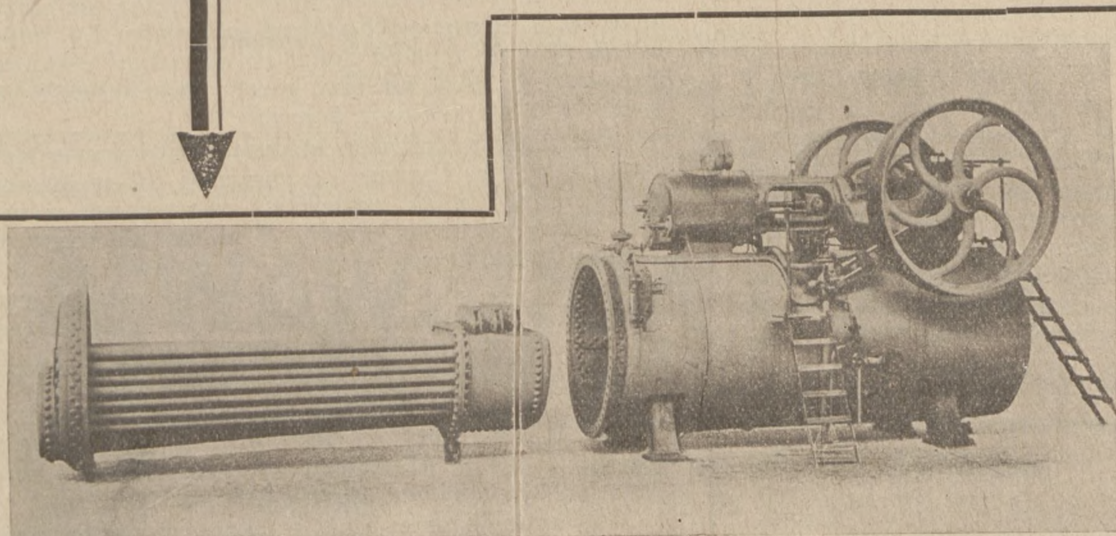
LOKOMOBILE STACYJNE

fabr. H. CEGIELSKI S. A. POZNAŃ

są najbardziej rozpowszechnione, ponieważ są najekonomiczniejsze i najbardziej trwałe w eksploatacji

Moc lokomobil od 25 do 350 koni

WYSTARCZY ZWRÓCIĆ UWAGĘ
na konstrukcję wyciągalnego paleniska i rur płomiennych, aby lokomobili tej dać wyższość nad innemi



Lokomobila jednocylindrowa wolnoobrotowa.

Niskie obroty.

Nadzwyczaj łatwa obsługa.

Lepsze wyzyskanie paliwa i pary.

Łatwość przeciążenia.

Szeroki obszar regulacji obrotów

NA POWSZECHNEJ WYSTAWIE KRAJOWEJ w POZNANIU WYROBY FABRYKI ODZNACZONE ZOSTAŁY

3-ma WIELKIEMI ZŁOTEMI MEDALAMI

co jest najlepszym dowodem ich niedoścignionej jakości.

Szczegółowe prospekty i odwiedziny naszych inżynierów na żądanie. 7990



Jestem też głęboko przekonanym, że regulowanie produkcji i zbytu przez zainteresowane na maximum zysku nastawione kartele nigdy nie zastąpią gospodarczego automatyzmu, opartego na głębokich prawach popytu i podaży.

Do satyry pobudzają argumenty, że niema monopolistycznych karteli, bo nikt się dobrowolnie wolności nie zrzeka i że kartele są smutną koniecznością bytu, czyli dziećmi nędzy. Jeśli bowiem kartele są dziećmi nędzy, to jak wyglądają dyrekcje i zarządy czyli dzieci karteli, t. j. wnukowie tej nędzy? Mam wrażenie, że nieomal każdy samodzielny kupiec i przemysłowiec, czyli indywidualny kapitalista chciałby zamienić byt swój na niedolę takich wnuków nędzy.

Kierującym motywem karteli jak zresztą każdego warsztatu pracy jest uzyskiwanie maximum korzyści. Nie widzielibyśmy w tem nic zdrożnego, gdyby dążność ta nie szła między innemi, drogą eliminowania handlu, co zaś nietylko jest stratą samego handlu, ale całego naszego życia gospodarczego. Wyeliminowanie bowiem handlu powoduje usunięcie najważniejszego współczynnika dynamiki, to jest ruchu i postępu, a doprowadza do statystyki stanu rzeczy, istniejącego w chwili kiełkowania naszego życia gospodarczego. Nietylko więc handel traci byt, ale znika jedynie czynnik kontroli, chroniący konsumenta. Eliminowanie handlu nazywa się unikaniem nadmiernego pośrednictwa, należy się więc zapytać, czy społeczeństwo zarabia cokolwiek na wykluczeniu handlu.

(C. d. n.)

Porozumienie haskie a finanse światowe

Długotrwałe zażarte i beznadziejne zdawało się spory haskie, wytworzyły ogólny nastrój pesymizmu, co do obrad narodów nad likwidacją następstw wojny światowej, wytworzyły ogólne przygnębienie na kontynencie europejskim. Naturalną reakcją przeciwko temu było odprężenie i radość, jaką osiągnięcie porozumienia w Hadze wywołało, radość, która na giełdach europejskich, tym najczulszym barometrze wszelkich wydarzeń politycznych i gospodarczych, wyraziła się zwyżkami kursów. Teraz, skoro przepłynięto Scyllę i Harybdę, nawa europejska wypływa, jakby się zdawało, na uspokojone wody pokoju i pomyślności.

Dalekoidący optymizm tych pierwszych radości nie znajduje powszechnej aprobaty. Pomijając już bowiem niezawsze „polityczną" atmosferę rokowań i targów haskich, pomijając już zastrzeżenia, jakie musi wywołać zwycięstwo ostrych metod i bezwzględnej przewagi nad słusznością, abstrahując od wszelkich momentów natury politycznej, *istota osiągniętego porozumienia* — istota o charakterze „arragement" natury finansowej *nie wymyka się całkiem z pod wszelkiej krytyki.*

Rezultatem porozumienia staje się bowiem definitywne przemianowanie planu Daves'a w plan Young'a, przekształcenie długu Niemiec z tytułu reparacji, mającego charakter polityczny, w dług czysto handlowy. Już *cyfrowo biorąc plan Young'a stanowi dla Niemiec wielką ulgę.* Przeciętna wysokość anuitetów obniżona zostaje z 2½ miljarda marek rocznie do przeszło 1.900.000 rocznie w przeciągu 58 lat. Wreszcie nie należy zapominać o *klauzuli, zezwalającej Niemcom na zawieszenie wypłat z tytułu planu Yuong'a na przeciąg dwóch lat,* z wyjęciem z pod tego zawieszenia t .zw. zabezpieczonej sumy 660 milj. mk. rocznie. Czy Niemcy z uprawnienia tego nie skorzystają? Czy również nie skorzystają *z klauzuli, umożliwiającej rewizję rzekomo definitywnego planu Young'a?*

Wszystko to są pytania, na które nie można dać pomyślnej odpowiedzi bez wahania, biorąc pod uwagę dotychczasowy system postępowania naszego zachodniego sąsiada. Bezwątpienia *sam fakt osiągnięcia porozumienia, jak i możliwość mobilizacji kapitału, przewidziana w planie Young'a, winny przyczynić się do poprawy sytuacji pieniężnej na rynkach europejskich.* Tymczasem jednak sprawa mobilizacji, a w szczególności wypuszczenia przez Niemcy obligacyj, mobilizację tę umożliwiających, napotkało podobno na poważne trudności ze strony dłużnika niemieckiego.

I cóż otrzymuje najbardziej w reparacjach niemieckich zainteresowana Francja, wzamian za poważne i definitywne ustępstwa polityczne poczynione w Hadze w imię pacyfikacji Europy? Dotychczas Francja z tytułu reparacji otrzymała 5.325 milj. mk. w zł., otrzymać ma w przyszłości jeszcze, za pięć miesięcy, według planu Davesa 630 milj. mk. w złocie, 37 anuitetów od 1929 r. do 1936 r. t. j. 17.188 milj. mk. w złocie, oraz 22 anuitet 1967 do 1988, t. j. 1.549 milj. mk. w złocie. Ogółem *Francja winna* z tem, co już otrzymała, *uzyskać sumę 132 miljardów franków, t. j. mniej więcej tyle, ile wydała dotąd na odbudowę zniszczonych terenów.* Ani właściwe koszty wojenne, ani renty inwalidzkie nie znajdują pokrycia.

Nie ulega wątpliwości, że akceptując przeto plan Young'a, ponosi Francja, a zanim i jej sojusznicy wielką ofiarę dla idei pogodzenia zwaśnionych w wyniku wojny narodów. Pamiętać należy, że mimo, iż sytuacja gospodarcza Francji przedstawia się pomyślnie, to jednak wisi nad nią zmora długów amerykańskich, które trzeba będzie spłacać bez żadnych terminów ulgowych, zawieszeń wypłat i t. p. ułatwień, które plan Young'a przyznaje Niemcom. I tutaj właśnie zwycięstwo Snowden'a, człowieka z Lancashire, odniesione nad przeciwnikami, staje się równoznacznem *z ogólnem zwycięstwem, jakie szczep anglo-saski i germański odnosi nad szczepem romańskim.*

Najbardziej materjalnie a także i moralnie przez wojnę poszkodowane narody romańskie Francja, Belgja i Włochy otrzymują od zwyciężonego ochłapy, może w ogólnych rozmiarach dość znaczne, jednak bez zupełnych i ostatecznych gwarancyj. Anglja natomiast i Stany Zjednoczone zostają nadal wielkiemi wierzycielami. Z ewentualnej pacyfikacji gospodarczej one przedewszystkiem ciągnąć będą korzyści.

One i Niemcy, którym teraz nic już przeszkadzać nie będzie w swobodnej grze politycznej i gospodarczej. Jedyny moment, bezwzględnie spoczywający na szali przeważającej za optymizmem z powodu porozumienia haskiego, to fakt, że istotnie przyjęcie, a zwłaszcza skrupulatne wykonywanie postanowień planu Young'a wraz z jego bankiem międzynarodowych spłat i mobilizacją długów niemieckich, wpłynąć winny na stabilizację stosunków finansowych państw europejskich i dać impuls do nowej rozszerzonej działalności gospodarczej. Tutaj jednak wiele będą miały do powiedzenia Stany Zjednoczone, a w szczególności ich rynki pieniężne. Sytuacja zaś na rynkach tych przedstawia się jeszcze ciągle w sposób niepomyślny.

Bata.

Uroczyste zamknięcie Powszechnej Wystawy Krajowej

Dzień 30 września był dla Powszechnej Wystawy Krajowej dniem wielkiego triumfu. Z tą samą punktualnością, z jaką została P. W. K. otwarta, zamknięto ją w terminie przewidzianym zgóry. Atku zamknięcia dokonał p. prezes Rady Ministrów w otoczeniu członków Rządu w westybulu reprezentacyjnym P. W. K.

Westybul reprezentacyjny ustrojony kwiatami i zalany potokami światła, wypełnił się po brzegi publicznością, składającą się z elity społeczeństwa polskiego. Reprezentowane było duchowieństwo, sfery kulturalne, naukowe, gospodarcze, społeczne, władze, wojskowość itd itd. przez swoich najprzedniejszych przedstawicieli. Na estradzie, ozdobionej sztandarami i kwiatami zasiedli przedstawiciele Rządu: p. prezes Rady Ministrów, dr. Świtalski i pp. ministrowie Zaleski, Kwiatkowski, Kühn, Niezabytowski, Matuszewski i Staniewicz, wiceminister Spr. Wojsk. generał Fabrycy jako przedstawiciel marszałka Piłsudskiego, komisarz Rządu, minister Bertoni, marszałek Sejmu, prof. Szymański, poseł R. P. w Moskwie, minister Patek itd. Po drugiej stronie estrady zasiedli członkowie Rady Głównej, Zarządu i Dyrekcji P. W. K., pod przewodnictwem prezesa Rady Głównej p. prezydenta Cyryla Ratajskiego, oraz prezesa Zarządu i naczelnego dyrektora P. W. K., dra Stanisława Wachowiaka.

Uroczystość rozpoczęło finale sonaty 6, improwizacja na temat Bogarodzica na organy solo z towarzyszeniem trąb, odegrane przez prof. F. Nowowiejskiego.

Następnie zabrał głos prezes Zarządu P. W. K., dr. Stanisław Wachowiak, który w przemówieniu swojem zdał sprawę z przebiegu prac koło organizaowania Wystawy, oraz określił jej wyniki (przemówienie w całości podaje PAT.).

Po mowie p. dra Wachowiaka przemówił prezes Rady Głównej P. W. K., prezydent m. Poznania, Cyryl Ratajski, witany entuzjastycznie przez zebranych. P. Ratajski w krótkich słowach podziękował wszystkim, którzy przyczynili się do powodzenia Wystawy (całość przemówienia podaje PAT.).

Po prezydencie Ratajskim wygłosił piękne przemówienie minister Przemysłu i Handlu, inż. Kwiatkowski, który porównał Polskę z 1918 roku z Polską dzisiejszą i omówił olbrzymie znaczenie Powszechnej Wystawy Krajowej, jako punktu zwrotnego w dziejach narodu (przemówienie w całości podaje PAT.).

Ostatnie przemówienie wygłosił premjer dr. Świtalski, który ostatniemi słowami swej mowy zamknął pierwszą Powszechną Wystawę Krajową.

Słowa te padły na kwadrans przed godz. 20-tą (całość przemówienia podaje PAT.).

Po fragmencie chorału „Bolesław Śmiały" Nowowiejskiego, chór „Harmonji" wykonał hymn narodowy, którego zebrani wysłuchali stojąc.

Pierwsza Polska Wystawa Krajowa została zamknięta.

Bezpośrednio po uroczystem zamknięciu P. W. K. uczestnicy tej uroczystości z przedstawicielami Rządu na czele udali się na dziedziniec kolumnowy Wystawy i przy dźwiękach poloneza Szopena, oraz przy świetle ogni sztucznych przeszli przed Wieżę Górnośląską, gdzie na czoło pochodu wysunęła się banderja Krakusów, w tej chwili odezwały się syreny lokomotyw na dworcu poznańskim, a za niemi syreny okolicznych fabryk. Z terenu „A" przeszedł pochód na teren „B", a wówczas baterja artylerji oddała 10 salw, poczem korowód Krakusów przedefilował przed pp. ministrami i ich otoczeniem.

Około godz. 21 rozpoczął się w sali Dworu Huggera bankiet pożegnalny, w którym wzięło udział 500 osób. W czasie bankietu wygłoszono cały szereg toastów. Przemawiali mianowicie prezydent Ratajski, dr. Wachowiak, minister Matuszewski, p. Szulczewski, oraz p. Andrzej Wierzbicki. Bankiet przeciągnął się poza godz. 23.

Naczelne władze P. W. K. dziękują P. Prez. Rzplitej i Marsz. Piłsudskiemu

Z okazji zamknięcia Wystawy naczelne władze P. W. K. w osobach prez. Ratajskiego i dr. Wachowiaka wystosowały depesze do P. Prezydenta Rzeczypospolitej, protektora Wystawy i Marsz. J. Piłsudskiego, prezesa komitetu honorowego, treści następującej:

„Ignacy Mościcki, Prezydent Rzeczypospolitej, Warszawa. Zamykając uroczyście P. W. K., to dzieło wiekopomne, stworzone zgodnym wysiłkiem przez naród z rządem na czele, przesyłamy wyrazy hołdu i czci p. Prezydentowi, jako Dostojnemu Protektorowi Wystawy. Wierzymy, że P. W. K. będzie piękną kartą odrodzonej naszej państwowości. Oby ta zgoda i miłość, które zgromadziły przy sztandarze wspólnej pracy wszystkie ziemie polskie, były dobrą wróżbą szczęśliwej i świetnej przyszłości naszego Państwa".

„Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski, — Warszawa. P. W. K. zamyka swoje podwoje, stworzona wysiłkiem całego narodu z rządem na czele. Będzie ona w historji naszej dokumentem szlachetnego wyścigu pracy. W chwili tej uroczystej przesyłamy wyrazy najgłębszej czci i wdzięczności Prezesowi Komitetu Honorowego pierwszej w wolnej Polsce Powszechnej Wystawy Krajowej".

Odznaczenie i wyrazy uznania dla wydawnictw naszych

Pismo nasze: „Rynek Metalowy i Maszynowy" odznaczone zostało w uznaniu długoletniej pracy dla dobra handlu i przemysłu polskiego — **dyplomem zasługi,** z którym to faktem niejako z obowiązku, dzielimy się z Szan. Czytelnikami naszymi.

Dyrekcja Targów Wschodnich w związku z perjodyczną działalnością naszą około krzewienia i wzmacniania tężyzny gospodarczej kraju, wystosowała pod adresem naszym pismo z wyrazami pełnego uznania.

Powyższe dowody uznania będą dla nas pobudką i zachętą do roztaczania tem intensywniejszej pracy na zajętem przez nas stanowisku.

Wydawca „Rynku Metalowego i Maszynowego"
Artur Gustowski.

7970

Stocznia Gdańska



Pompy parowe

dla zasilania kotłów

i wszelkich innych celów

Gdańsk, Werftgasse 4, tel. 23-441
Warszawa, Jasna 11 m 5, tel. 90-18,
Łódź, Traugutta 9, tel. 41-83,
Poznań, Słowackiego 18, tel. 77-85,
Kraków, Wiślna 12, tel. 30-49,
Katowice, ul. Wita Stwosza 3, tel. 27-10,
Lwów, Podleskiego 7, tel. 48-88,
Lublin, Krakowskie Przedmieście 56 m 8, tel. 9-62,
Równe, 3-go Maja 50, tel. 307,
Wilno, Jagiellońska 9 m 12, tel. 8-84.

BRACIA SZAJN

Fabryka Śrub i Gwoździ S-ka Akc. w Będzinie

Telefony: 4-01, 4-02 i 4-04

WYRABIA: **GWOŹDZIE:**

kwadratowe, okrągłe, papowe, nacinane, szklarskie, sufitowe, stolarskie, podkówkowe, tapicerskie (kamćwieki), tyble (Verbandstifte), bednarskie, formierskie i t. p.:

DRUT:

blankowy, żarzony, galwanizowany, ocynkowany, kalibrowany, półokrągły, podkówkowy (w kręgach i sztabach), sprężynowy, telegraficzny, kolczasty i t. p.;

Drut do autogenicznego i elektrycznego spawania w kręgach i sztabach.

Linki żelazne: zwykłe i ocynkowane.

Drut miedziany-elektrolityczny.

Linki miedziane.

WKRĘTKI:

(śruby) żelazne i mosiężne do drzewa: z łebkami płaskiemi, półokrągłemi, 4-ro i 6-cio-kątnemi, owalnemi (soczewkowatemi) i konicznemi;

7141 b

WKRĘTKI:

żelazne i mosiężne do metalu: z łebkami płaskiemi, półokrągłemi, owalnemi, 4-ro i 6-cio-kątnemi i t. p.;

Zatyczki (szplinty) żelazne i mosiężne;
Sztyfty szewskie (do obcasów) okrągłe i kwadratowe;
Podkówki do obcasów;

i inne wyroby metalowe.

50

1878 — — 1928

Telegr. LINODRUT. Telefon 4007

A. ZWIERZCHOWSKI i S-ka

Biura: **Poznań, Podgórna 10 a.**
Fabryki: **Poznań-Górczyn i Czerwonak**

Polecamy wyroby własne jak:

ocynkowane siatki 4 i 6 kątne,
Tkaniny metalowe,
Druty kolczaste,
Liny stalowe i konopne, 7509z
Liny transmisyjne,
Wyroby powroźnicze,
Sznury, szpagaty, siecie. 7070

Bracia Deierling

HURTOWNIA ŻELAZA I EMALJI

POZNAŃ
SKŁADOWA 4

Polecamy franko dworzec Poznań:

Widły i haki 2, 3, 4-rog.	Naczynia lano-żel. H. & V.
Piece lano-żel. H. V.	Maszynki do mięsa Alexanderwerk
Buksy do wozów i pługów	Młynki do kawy, Żelazka do prasowania
Bednarkę opakunkową	Wszelkie Sprzęty kuchenne
Naczynia emaljowane „Silesia"	Kotły do paszy, Wiadra ocynk.
Gwoździe, druty	Dziabki do ziemniaków
Rury i kolana do pieców	Śruby, Nakrętki, Nity, Wkrętki
Latarnie stajenne	Szpadle, Szufle, Kilofy
Ruszta, Płyty, Drzwiczki i	Widły do ziemniaków i buraków
Wszelkie Armatury do pieców	Toczaki bawarskie
Okucia budowlane	Narzędzia
Okna lanożelazne	Wagi dziesiętne
Lemiesze i odkładnie stal.	Tarki do prania
Haki kute, Kłódki	Łańcuchy, Wędzidła
Konwie do mleka	

Telefon: 35-19, 35-29. Adres telegr. „FERRUM"

Prosimy zażądać cenników. 7765

„Kupiec" na P. W. K.

„Rynek Metalowy i Maszynowy" również odznaczony dyplomem zasługi.



Obok podajemy widok wystawy firmy „Kupiec", największego Wydawnictwa Gazet Fachowych w Polsce, właśc. Artur Gustowski, Poznań, ul. Wielka 10.

W stoisku, mieszczącem się w pawilonie prasy, wystawiła firma wszystkie swoje wydawnictwa, jak: „Kupiec", „Drogerzysta", „Rynek Metalowy i Maszynowy", „Przemysł Skórny", „Rynek Włókienniczy" i „Dom Gościnny", a w osobnych gablotkach znajdujemy Fachowe Kalendarze, wychodzące od kilku lat nakładem tegoż Wydawnictwa i to: F. K. „Kupca" „Drogerzysty", „Rynku Metalowego i Maszynowego", „Kalendarz Kolonjalno-Spożywczy", „Przemysłu Skórnego", „Domu Gościnnego" i „Kalendarz Elektro- i Radjotechniczny".

Wystawę czasopism perjodycznych i dorocznych wydawnictw kalendarzowych uzupełniają dyplomy, któremi odznaczono firmę na różnych wystawach polskich za jej korzystną działalność i zasługi, położone około krzewienia handlu i przemysłu polskiego.

W ogólnym katalogu wystawowym P. W. K. zapewne przez niebaczne przeoczenie, z pewną ujmą dla Wydawnictwa, podano tylko jedno pismo „Kupiec", gdy tymczasem przedsiębiorstwo nasze jest największem wydawnictwem pism fachowych w Polsce i powinne były figurować wszystkie nasze 6 wydawnictw, które wydajemy, do których w ostatnim czasie przybyło siódme, przez nas przejęte pismo, „Przemysłowiec", organ Związku Tow. Przemysłowych.

Na osobnym plakacie podaje „Kupiec" rozwojowe dane cyfrowe, z których dowiadujemy się że przeciętna liczba pracowników umysłowych i fizycznych wynosi stale w „Kupcu" przeciętnie 100 osób, że na portorja wydaje się rocznie bez doliczania wydatków za przekazy wielu tysięcy abonentów wszystkich czasopism przeszło 30 000 zł.

Jednem słowem, firma „Kupiec", mimo bardzo trudne położenie gospodarcze w kraju, rozwija się coraz bardziej z roku na rok, co jest najlepszym dowodem jej żywotności i ruchliwości, w wyniku której zjednywa obie poparcie coraz szerszych kół i związków gospodarczych jako terenów wspólnych interesów.

Oby sfery przemysłowe zrozumiały, że w wydawnictwach „Kupca" mają czynnik szczerze popierający ich amiary i przez zacieśnienie węzłów wspólnej pracy uznały doniosłe znaczenie prasy fachowej najliczniej w Polsce reprezentowanej przez firmę wydawniczą „Kupiec"

Za nadzwyczajne usługi oddane P. W. K. odznaczone zostały wszystkie pisma „Kupca" Dyplomem Zasługi.

Przyszły numer Specjalnem Wydaniem Powystawowem

Nasza P. W. K., która przez cztery i pół miesiąca zaprzątała umysły wszystkich i wzbudzała zainteresowanie u całego społeczeństwa, zamknęła po dokonanem zadaniu swoje podwoje. I wielu z tych, którzy stanęli do rewji współzawodnictwa o palmę pierwszeństwa w poszczególnych działach produkcji uzyskało w uznaniu ich pracy nagrody oraz odznaczenia, natomiast ci, których tym razem szczęście to nie spotkało, odnieśli niezawodnie korzyści dydaktyczne, będące dla nich bodźcem do wytrwałej dalszej działalności na polu wytwórczem, by na przyszłość stanąć również w rzędzie placówek godnych specjalnego wyróżnienia.

Mało pośród warstw przemysłu i kupiectwa będzie takich, którzyby P. W. K. nie byli zwiedzili, którzy z większem lub mniejszem zainteresowaniem nie byli zaobserwowali kolejno wszystkich stoisk wystawców ze swej szczególnej branży. Gdy zatem P .W. K. została zamkniętą, niemniejsze wzbudza zainteresowanie rezultat osięgnięty przez poszczególnych wystawców. W uwzględnieniu faktu tego i przeświadczeniu, że zbiorowa propaganda jest nietylko najtańszą, lecz równie najskuteczniejszą, postanowiliśmy jako pokłosie Wystawy wydać

specjalny zeszyt powystawowy

poświęcony przedewszystkiem odznaczonym i nagrodzonym wystawcom, dając im możność celowego zareklamowania się.

Przez czasopismo fachowe dociera się najpewniej do grona odbiorców, a odbiorcy o ważniejszych wydarzeniach u swych dostawców, jak odznaczenie na P. W. K., dowiedzieć się winni.

Wyrażamy przekonanie, że liczni abonenci i inserenci nasi oraz pp. przemysłowcy, którzy za wyroby swe nagrodzeni zostali na P. W. K., skorzystają z propagandowego wydania naszego i przekażą nam możliwie niezwłocznie zlecenie bądźto na ogłoszenie lub opis firmy względnie jej stoiska na P. W. K. Przy nadesłaniu nam wyraźnej fotografji wykonujemy również na życzenie klisze, obliczając wyłącznie tylko koszty własne.

P.P. przemysłowców zapraszamy do najliczniejszego współudziału w dziale propagandowym firm nagrodzonych na P. W. K.

Jubileusz pracy

Firma Theodor & Co., Zakłady Metalowo-Hutnicze, Gdańsk (Oliwa), pobratymcza z zagranicą, znana i poważana w sferach metalowych, w dniu 1 października rb. obchodziła 25-letni jubileusz na polu wytwórczości i handlu metalami.

Mając za sobą wieloletnie doświadczenie i ludzi fachowych, firma Theodor & Co. w celu ułatwienia i szybszego obsługiwania klientów krajowych otworzyła nowocześnie urządzone zakłady metalowo-hutnicze w Gdańsku (Oliwa).

W własnych zakładach wytwarza pod gwarancją wszelkiego rodzaju stopy z białych i czerwonych metali, miedź i mosiądz w gąskach, aluminium, ołów rafinowany, cynk Remelted, metale graficzne wszelkich używanych typów, cynę do lutowania oraz jako specjalność w kraju **miedź fosforową i manganową,** używaną jako domieszkę do stopów.

Zawdzięczając swej solidności i pierwszorzędnej jakości wytwarzanych metali, firma Theodor & Co. pozyskała poważnych odbiorców nietylko na kontynencie europejskim, lecz także i za atlantykiem.

Posiłkując się również temi postulatami firma Theodor & Co. zaskarbiła sobie pełne zaufanie u odbiorców krajowych i dziś może być zaliczoną do jednej z poważniejszych wytórni i możemy ją w celu poparcia i rozwoju polecić, unikając w ten sposób uciążliwego sprowadzania metali z zagranicy.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie za koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się za zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. **Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.**

Nr. 4904. firmy, wyrabiającej maszynki do ostrzenia kos gospodarskich.

Nr. 4967. firmy niemieckiej, posiadającej młocarnie motorowe, motory naftowe ropne i benzynowe.

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 4981. firmy, która może dostarczyć aparat do roztapiania metali oryginalny szwedzki Sieverta model Aequator Nr. 70.

Nr. 5003. firmy, wyrabiającej aparaty sprężynowe do zamykania drzwi (automatyczne zamykacze drzwi).

Nr. 5007. firmy, dostarczającej maszyny do wyrabiania gwoździ wszelkiego rodzaju.

Nr. 5009. firmy, dostarczającej części do samochodów a specjalnie supervulc.

Nr. 5025. firmy, dostarczającej odcinki białej pocynowanej blachy.

Nr. 5027. fabryki, mogącej dostarczyć ochraniacze mosiężne do drzwi szklanych.

Nr. 5030. firmy, dostarczającej wyciskane siedzenia stalowe dla woźnicy, używane u maszyn rolniczych.

Nr. 5045. firmy, dostarczającej rysunki i wzory do robienia bram, balkonów itp.

Nr. 5052. fabryki, wyrabiającej oszklenia mosiężne i ołowiane.

Nr. 5054. firmy, dostarczającej motory do obijania kamienia w kotłach.

Nr. 5057. firmy, wyrabiającej naczynia do magazynowania i przechowywania olejów mineralnych.

Nr. 5058. firmy, dostarczającej latarnie do zwrotnic.

Nr. 5061. fabryki francuskiej, która wyrabia motory pod nazwą Bernard Motor lub firmy, która ma zastępstwo na te motory.

Nr. 5064. wytwórni, wyrabiającej sztaby miedziane twarde, profilowe na lamele do kolektorów od motorów elektrycznych.

Nr. 5065. dostawy na pługi leśne.

Nr. 5068. firmy wyrabiającej aparaty wulkanizacyjne.

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas“.

Nr. 5084. firmy, dostarczającej zastępstwo na samochody „Hanomac“ i „Opal“.

Nr. 5086. firmy, dostarczającej gumę szmerglową.

Nr. 5088. firmy, dostarczającej samochody dziecięce.

Nr. 5089. fabryki krajowej, dostarczającej maszyny do wyrobu korków.

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 4995. co się używa w miejsce boraksu do lutowania żelaza?

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Produkcja i dostawa rur drewnianych

Nie zawsze i nie do wszystkich celów nadają się rury lano-żelazne lub z innego materjału, a natomiast w wypadkach takich wiele stron praktycznych wykazują rury drewniane, którym też przy zastosowaniu do potrzeb specjalnych przyznaje się pierwszeństwo. Na temat ten zamieściliśmy już w nr. 38 pisma naszego obszerniejszy artykuł, dziś więc pragniemy tylko ponownie sferom interesowanym zwrócić uwagę na uruchomioną przez **p. inż. Muentera w Katowicach-Ligocie fabrykę rur drewnianych**, która wytwarza rury od 100 do 5000 mm średnicy wewnętrznej. Ważnemi zaletami rur drewnianych są: wytrzymałość na mróz, odporność na wszelkie opady atmosferyczne i działania atmosfery i wody, nieznaczna waga zatem tani transport, łatwy montaż, mniejsza o 20% strata wskutek tarcia niż w rurach żeliwnych, przedewszystkiem zaś niższe znacznie ceny od rur wytwarzanych z każdego innego materjału. Wspomnieć tu jeszcze należy możność zastosowania ich z powodu swej elastyczności w każdym terenie.

Rury drewniane odznaczają się wielką różnorodnością zastosowania, zwłaszcza tam, gdzie rury żeliwne nie mogą należycie spełnić swego zadania, a mianowicie w przemyśle ługowym, farbiarskim, potasowym, środków wybuchowych, w przemyśle papierniczym, tekstylnym, kopalnianym, hutniczym itd. — Sferom przemysłowym, a także władzom gminnym dla potrzeb wodociągów i kanalizacji, katowicką fabrykę rur drewnianych dr. inż. Muentera, polecamy uwadze i poparciu, nadmieniając, że wyroby jej dostarcza **Biuro Techniczno-Handlowe „Jangos" w Warszawie**, przy ul. Senatorskiej 38.

Specjalny zakład szlifowania cylindrów i wałów korbowych w Poznaniu

Firma **„Erge-Motor"**, dawniej R. Gunsch w Poznaniu, przy ul. Mylnej 38 po odpowiedniej reorganizacji technicznych urządzeń wewnętrznych, przeszła do specjalizowanej pracy na polu szlifowania wałów korbowych oraz cylindrów, wykonując wszelkie z tym zakresem produkcji złączone zadania z największą precyzją i dokładnością. Szlifiernia wymieniona przeprowadza szlifowanie cylindrów od motorów samochodowych, samolotowych i traktorowych od 30 do 200 mm. średnicy i z dokładnością $^1/_{100}$ mm. Z równą precyzją wykonuje szlifowanie wałów korbowych, a poza tem wykonuje i dostarcza wprost ze swej składnicy fabrycznej tłoki żeliwne i aluminjowe wszelkich rozmiarów do 150 mm. średnicy, dalej pierścienie tłokowe, sworznie tłokowe ze stali chromniklowej, cementowane i szlifowane z $^1/_{100}$ mm. dokł., oraz zawory z wysokowartościowej stali chromniklowej. — Interesowanym dostarcza firma „Erge-Motor" na życzenie bezpłatnie prospekty i cenniki.

Dąbrowski Przemysł Druciany, Bracia Klein w Dąbrowie Górniczej

Długie już lata trudnią się zakłady fabryczne firmy Bracia Klein w Dąbrowie Górniczej wyłączną produkcją łańcuchów elektrycznie spawanych i opatentowanych, a rozpowszechnionych i znanych na rynku wewnętrznym pod marką **„Viktor"**. Firma ta wytwarza łańcuchy najróżniejszych gatunków o licznym sposobie wiązania ogniw i dla wszelkich potrzeb i celów. Z dalszych fabrykatów wymienić należy sprężyny do mebli stalowe i miedziowane, nakrętki i podkładki wszelkiego rodzaju, śruby i nity każdego wymiaru, również gwoździe i drut. — Wymienione fabrykaty dla ich wartości gatunkowej zaprowadzone są we wszystkich niemal handlach towarów żelaznych całego rynku krajowego, a fabryka Braci Klein cieszy się w kołach kupiectwa i przemysłu renomą korzystnego źródła zakupu.

Fabryka Maszyn Johannes Linz w Rawiczu

Firma Linz w Rawiczu spogląda już na przeszło 67 lat swego istnienia i zalicza się w Wielkopolsce do rzędu najstarszych przedsiębiorstw prowincjonalnych branży maszyn i konstrukcyj żelaznych. Fabryka dysponuje własną odlewnią żelaza i metali oraz kotlarnią i przeprowadza w swych odpowiednio urządzonych warsztatach naprawę maszyn zarówno rolniczych jak przemysłowych wszelkiego typu. Firma ta wytwarza i dostarcza wszelkiego rodzaju wyroby blaszane, urządzenia transmisyjne oraz odlewy szare i metaliwne każdego rodzaju według modeli nadesłanych względnie wykonanych za nadesłaniem rysunków we własnej modelarni. — Na szczególniejszą uwagę sfer przemysłowych i handlowych zasługuje Biuro Techniczne firmy Linz, które dostarcza maszyny i aparaty dla cukrowni, browarów, słodowni, gorzelń, cegielń oraz dla rolnictwa. Placówkę tę, która w tym dziale posiada szeroką praktykę i doświadczenie, polecić możemy jako rzetelne źródło dostawy.

Łożyska rolkowe

Specjalizacja w przemyśle metalowym ogarnia coraz to nowe dziedziny produkcyjne. Nowy i odrębny, względnie zupełnie w Polsce nie zastąpiony dział produkcji przejęła jako wyłączną specjalność swoją firma **F. Krzyżowski i S-ka w Katowicach**, której biura mieszczą się przy ul. Wojewódzkiej Nr. 28, a fabryka przy ul. Jagiellońskiej 13. Fabryka ta wykonuje łożyska rolkowe dla wózków kopalnianych, wywrotowych i kolejek polnych. Patentowane łożyska rolkowe uznane zostały w kołach fachowych za bardzo praktyczne i z tego względu znajdują w budowie wózków kopalnianych coraz szersze zastosowanie.

Zaprawa betonowa „Sika"

Kupiectwu branży materjałów budowlanych zwracamy uwagę na ukazujące się w piśmie naszem ogłoszenie firmy **Dyckerhoff i Widmann S-ka Akc. w Katowicach**, ul. Kościuszki 12, która posiada wyłączną sprzedaż na Polskę specjalnej zaprawy betonowej renomowanej marki „Sika". Zaprawa ta pod gwarancją wstrzymuje ciśnienie wody do 20 atm. i więcej, zabezpiecza przed wilgocią i chroni beton przed kwasami i dla jej wysokich zalet, toruje sobie pośród nowoczesnych materjałów budowlanych szeroką drogę zbytu nietylko w Polsce, lecz także w innych krajach.

Pomorska Destylacja Drzewa Czersk, Pomorze

Szanownym Czytelnikom naszym zwracamy uwagę na ogłoszenie powyżej wymienionej firmy, która w swym zakresie produkcji zajęła wśród przemysłu zachodniopolskiego niepoślednie miejsce. Pomorska Destylacja Drzewa w Czersku dostarcza dla potrzeb przemysłowych węgiel drzewny w transportach wagonowych oraz w mniejszych ilościach i służy na życzenie szczegółowemi ofertami.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



F. i R. KALESSE
6494 KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.
FABRYKA KAS PANCERNYCH
Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy

---

Fabryka pieców i kuchen przenośnych
dostarcza piece i kuchnie kaflowe przenośne — jak również wykonuje wszelkie roboty kaflarskie i zduńskie — z gwarancją 50% oszczędności na opale. — Przeróbka i przestawienie starych pieców —
Inż. A. Birszenk i Ska, Kraków, św. Tomasza 21. Tel. 2652
7710



„Siatkolin"
Fabryka Lin i Siatek Drucianych w Zawierciu
Skrzynka poczt. 54. Tel. 105
poleca: 7610z
Liny, Siatki i Pasy druciane
do najróżnorodniejszych celów

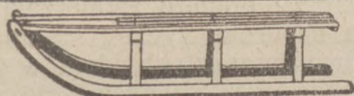
Jako specjalność wytwarzamy:
miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648

ARMATURĘ specjalną dla cukrowni, gorzelni, rafinerji nafty, papierni, cementowni, fabryk chemicznych i innych zakładów przemysłowych
Wyroby z kwasoodpornego bronzu fosforowego Dra Künzla
polecają
JANCZEWSKI i FREYMARK
Warszawa, Mokotowska 49.
2925b

KOSZE druciane
10 sztuk złotych 40.—
Nieznanym za zaliczeniem!



Cennik gratis!
Siatki czworokątne
w każdym rozmiarze.
7768
Siatki tkane
do młynków zbożowych
Siatki Rabica
Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)



SANECZKI
z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790
„MARS", Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.
Biuro sprzedaży: KATOWICE, ul. Słowackiego 16.

STALOWE HAKI RURKOWE
Praski do kartofli - Probierze do mąki i zboża
Podstawy do parasoli - Szpikulce do mięsa
bezpośrednio z wytwórni poleca 7978
A. NOWAKOWSKI, WARSZAWA, SOCHACZEWSKA 8.

Płyty fibrowe amerykańskie
i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych
S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154
7131

Trzcinę sufitową
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

VULKAN rozczyn gumowy (Gummilösung) fabrykuje w tubkach i puszkach 7058 w najlepszym gatunku **„GUMY"**
Poznań, ul. 27 Grudnia 15

• ŁOŻYSKA KULKOWE •
przesuwniki - suporty do frezarek i krzyżowe, narzędzia wszelkiego rodzaju, elektryczne wiertarki dostarcza bardzo tanio za gotówkę
7456
Inż. Penner, Berlin nr. 20, Pankstr. 34

Plomby ołowiane
w różnych wielkościach poleca
Wytwórnia Plomb -- D. HOCHSTIM
7866 **KRAKÓW, ulica Trynitarska 20.**

Wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych
Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10
poleca solidnego wykonania wszelkie prace tłoczone (drykowane) w mosiądzu, aluminjum, alpadze, miedzi, białej blasze i t. p. Specjalność: Wyroby galanteryjne, rzeźnicze, elektrotechniczne, powoźnicze, fryzjerskie, biurowe oraz przybory turystyczne. 7798
Ceny niskie! Dostawa szybka!

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"



(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Co to jest psychotechnika?

Nauka, która z badań nad reakcjami, wnioskuje o uzdolnieniach.

Jedną z cech współczesnego życia jest systematyczne poddawanie go pod kontrolę naukową, daleko idącą racjonalizację, która ma na celu jak najpełniejsze poznanie i wyzyskanie możliwości zarówno bogactw materjalnych, zakładów produkcji, jak i poszczególnego człowieka.

Raz po raz czytamy na łamach prasy alarmy, że bogactwa materjalne ziemi wyczerpują się, że za tyle a tyle setek lat grozi nam brak węgla, co kieruje coraz bardziej myśl ludzką ku wyzyskiwaniu i pożytkowaniu „węgla białego", t. j. siły spadku wód; straszy się widmem wyczerpania zapasów nafty, rud ect. Stąd też dąży się dziś wszędzie do oszczędności w konsumcji tych materjałów, jak i z drugiej strony szuka się nowych źródeł energji, jak o tem świadczą świeże próby z wykorzystywaniem energji słonecznej lub też z wyzyskaniem olbrzymiej, gigantycznej wprost siły przypływu morskiego.

Żyjemy zatem pod znakiem ekonomizacji odwrotu od przedwojennej rozrzutnej gospodarki, od bezmyślności w produkowaniu. Wszędzie wdziera się nauka, plany, obliczenia i schematy, wszędzie zaczyna grać rolę decydującą czynnik społeczny, dobro zbiorowości, wszędzie nacisk konieczności i potrzeb ogółu działa na swobodne postanowienia i decyzję jednostki.

Nauka zabrała się w ostatnich czasach nietylko do rzeczy takich jak produkcja materjalna, do kwestji racjonalnego produkowania, podziału pracy itp.; ale wgląda do spraw tak osobistych zdawałoby się, jak wybór zawodu, określenia uzdolnień, wybór studjów i warsztatu pracy. Nie chodzi tu oczywiście o jakieś oszczędzanie energji psychicznej. Przeciwnie, dziś, wbrew danym maksymom materjalizmu, wiemy, że nie mamy do czynienia z uszczuplaniem się zapasów tej energji, ale przeciwnie, z jej stałym przyrostem. Chodzi tylko o to, by praca człowieka szła po linji celowości, by nie było w niej momentów bezpłodności, zastoju, by dawała maksymum zadowolenia i postawiła jednostkę na właściwem miejscu w społeczeństwie. Bada się więc dzisiaj już nietylko robotę pracowników fabrycznych, ruchy, postawę przy pracy, reakcje, wytrzymałość, ale również przeprowadza się badania nad tymi, którzy dopiero zamierzają wybrać fach, wkraczają na drogę życia i szukają zawodu. Bada się zarówno przyszłych adeptów pracy fizycznej, jak i tych, co chcą poświęcić się pracy mózgowej.

Pierwsze próby i badania tego typu zrodziła — jak zwykle niemal — potrzeba materjalna. Oto w fabrykach, które tak potężnie rozwinęły się w XIX wieku i nadały charakter miastom współczesnym, zauważono, że robota, czy wykonywanie danego przedmiotu idzie daleko szybciej, jeżeli poszczególne części wykonuje tylko jeden osobnik, specjalizujący się w tym dziale. Tak powstała specjalizacja i racjonalny podział pracy. Zczasem badania te stały się bardziej szczegółowe, oparte na większej ilości doświadczeń i obserwacjach środowisk fabrycznych. Socjolog amerykański Taylor, ujął te zasady w formę bardziej konkretną, przemyślaną i odtąd kierunek ten zwie się tayloryzacją.

Badania te rozrosły się zczasem niezwykle bujnie. Już nietylko w grę wchodziła tu obserwacja nad celowością ruchów robotnika i nad usunięciem ruchów zbytecznych, ale i warunki, w jakich robotnik pracuje. Okazuje się, że czerwony kolor szyb działa podniecająco na usposobienie robotnika, podczas gdy niebieski kolor szkła działa uspokająco i pogodnie.

Słowem, analizowano punkt po punkcie szczegóły pracy fizycznej, aby przy minimum wysiłku osiągnąć maksymum produkcji. Oczywiście metody te, stosowane i uprawiane w Ameryce i na zachodzie Europy, są jeszcze nowością, aby też czemś zupełnie nieznanem w naszem życiu przemysłowem, ale miejmy nadzieję, że i u nas zczasem polepszy się sytuacja i zrozumie się wagę nauki dla produkcji fabrycznej. Przy większych zakładach zagranicznych posiadamy specjalne laboratorja na-

ukowe, które przeprowadzają badania nietylko nad stanem zdrowia robotnika, nad jego stosunkami rodzinnemi, nad jego usposobieniem, skłonnościami, zdolnościami itp.

Nasuwać się tu może niejednemu pytanie, czy nie przesadzamy nieco w tych zakusach naukowych i żądaniu ingerencji schematów, obliczeń w pracy. Przecież dawniej produkowano również, pracowano równie intensywnie, a nie mieliśmy tych wszystkich diagramów, wykresów sił, obliczeń energji, spożycia wysiłku etc. Na to odpowiedzieć można, że nigdy nie było takiego rozrostu fabryk i przemysłu, nigdy warunki życia nie były tak nerwowe, tak szybkie tempo życia, tak wielka konkurencja. Nigdy człowiek nie był w tak wielkiej zależności od maszyny, którą sam stworzył i którą chce władać.

Stworzona jednak maszyna okazała zachłanność i okrucieństwo, bardzo przykre i dotykalne. Dlatego jeżeli chcemy poddać się złowrogiej supremacji maszyny, musimy zastosować wobec naszej pracy, naszego wysiłku, te same ścisłe metody, co w stosunku do maszyny obliczenia, oszczędności, ekonomji. Inaczej ludzka maszyna rozprzęgnie się i zepsuje zbyt łatwo i szybko w szalonym wyścigu pracy i produkcji.

Gdy przejdziemy w dziedzinę życia duchowego, musimy oczywiście oprzeć nasze badania i spostrzenia na innej podstawie. Muszą być one nieskończenię precyzyjne, dokładne, muszą polegać nietylko na danych faktycznych, nietylko na zbadaniu materjału, ale również na wielkiej wnikliwości psychologicznej, na rzadkiej zdolności oceny ludzkich zdolności.

Psychologja doświadczalna, której narodziny są stosunkowo świeżej daty, przyniosła w swym krótkim żywocie szereg pierwszorzędnej wagi spostrzeżeń nad istotą reakcyj zmysłowych, powstania wrażeń barwnych, splotów, skojarzeń, przypomnień itd. Psychoanaliza, której rozwój zainicjowały badania Freuda, pogłębiły jeszcze sondowania sfery podświadomości, wdarła się nawet w dziedzinę słów, aby z nich wnioskować o dyspozycjach, popędach i temperamencie. Dysponujemy zatem w stosunku do człowieka znacznie większym materjałem niż dawniej, nasza wiedza o człowieku się rozrosła niepomiernie.

I tu pojawia się psychotechnika, tj. nauka, która pragnie z badań nad reakcjami jednostki, nad jego dyspozycjami, wnioskować o jego uzdolnieniu i znaleźć maksymum zadowolenia. Wiemy, że takie badania prowadzi się np. przy przyjmowaniu kandydatów na lotników. Bada się ich reakcje przy szeregu prób i z tego wnioskuje się, czy kandydat ma dość zimnej krwi, zmysłu decyzji i opanowania, oraz szybkiej orjentacji.

Obecnie psychotechnika rozwija się w nader szybkiem tempie, powstają pracownie i laboratorja psychotechniczne. W Polsce sieć takich pracowni ma objąć niebawem cały kraj i czyni się tylko prace wstępne nad przygotowaniem odpowiednio wyszkolonych kandydatów do prowadzenia laboratorjów. Działalnością tą kieruje państwo. Dlaczego? Dlatego, że z punktu widzenia społecznego nie może być rzeczą obojętną czy wielka liczba obywateli będzie zupełnie niezadowolona ze swego zawodu, czy będą oni rozsadnikami choroby niezadowolenia, które trapi współczesne życie społeczne. Nie

jest dalej rzeczą obojętną, czy uzdolnienia tych jednostek spożytkują się w najbardziej właściwy sposób, czy dadzą one ze siebie najwięcej. Wreszcie są zawody, które są chwilowo modne, przez co wytwarza się nadmiar napływających do nich kandydatów. Trzeba więc dopływ do tych zawodów normalizować, by jedne nie były przeładowane ochotnikami, a drugie nie miały odpowiedniej obsady.

Wreszcie chodzi o to, by pewną ilość ludzi skierować ku zawodom nowym, przez nich nawet nie branym w rachubę, by ożywić gospodarkę narodową i uwszechstronnić wytwórczość.

Ale nietylko te względy wchodzą tu w grę. Chodzi również o to, by dawać radę i pomoc tym, co jej potrzebują. I tak np. Wiedeń obok laboratorjów psychotechnicznych posiada i pracownię psychoanalityczną, prowadzoną przez córkę słynnego Freuda.

Nowy wynalazek w awjacji

Bardzo niebezpiecznem dla aeroplanów jest przymusowe lądowanie poza lotniskiem, spowodowane różnemi nieprzewidzianemi okolicznościami.

Lądowanie takie we dnie jest jeszcze możliwem, gdyż zawsze można sobie zdać sprawę z terenu i odpowiednio go wyzyskać. Prawdziwem ryzykiem jest lądowanie przymusowe w nocy, gdy na każdym kroku czyha niebezpieczeństwo rozbicia.

By zapobiec lądowaniu na ślepo, jeden z konstruktorów francuskich, Michaud, wynalazł pewnego rodzaju strzałę świetlną, która może oświecić teren lądowania na określonej przestrzeni. Pilot, zmuszony do lądowania, rzuca taką strzałę na ziemię.

Strzała, zaopatrzona w kotwicę, zagłębia się w ziemię, a od uderzenia o ląd zapala się wielka pochodnia acetylenowa, która może płonąć przez 5 minut i oświecać jasno dokoła siebie cały teren.

Chłodne powietrze na zamówienie

Christian Smudt Alexander, niemiecki wynalazca, dowodzi, iż może sprowadzić chłodne powietrze na zamówienie. Powiadomił on władze sanitarne Kuby, iż wynalazł gaz, tworzący rodzaj kurtyny, która absorbuje promienie słoneczne, do tego stopnia, że z najgorętszego dnia może uczynić chłodny, jak również oczyścić atmosferę parną. Gotowy jest on do zademonstrowania praktycznie swego wynalazku, iż to, co dowodzi, jest prawdą. Metoda ochładzania powietrza ma być bardzo pojedyńczą. Puszcza się gaz, który na wysokości 300 do 500 stóp tworzy zasłonę absorbującą gorące promienie słońca. Wynalazca nie chciał wyjawić, jakim gatunkiem gazu się posługuje.

Z szerokiego świata

REFLEKTOR-OLBRZYM.

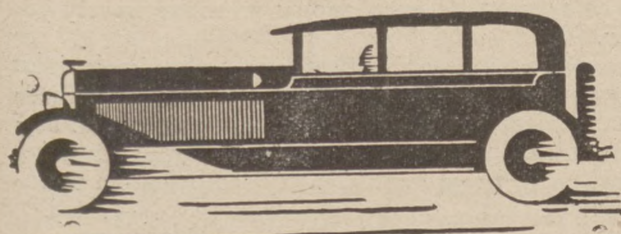
Potężny, największy na świecie reflektor o sile trzech i pół miljona świec wykończony został ostatnio w jednej z wielkich fabryk londyńskich na zamówienie angielskiego ministerjum wojny. Światło tego olbrzyma, silniejsze od światła wielu latarń morskich, wśród nocy oświetla całkowicie przestrzeń na kilka kilometrów, a rzucone w górę będzie mogło zabezpieczyć przed nieprzyjacielskiemi aeroplanami nawet rozległe miasto.

NAWIĘKSZY NA ŚWIECIE ELEKTRO-MAGNES.

Największy w świecie elektromagnes został ostatnio zbudowany we Francji. Waży on 120 ton i zawiera 105 ton żelaza, 9 ton miedzi i 6 ton różnych innych metali. Drut który owija rdzeń elektromagnesu, pokryćby mógł 5 i pół kilometra linji długiej. Na pomieszczenie tego kolosa trzeba było zbudować specjalną halę. Łączny koszt budowy elektromagnesu i hali wyniósł 1 miljon franków złotych.

RUCHOMY „FORT".

W Indjach zaopatrzono policję i wojsko w specjalne „forty" ruchome. Są to silnie opancerzone samochody, wyposażone w stacje radjowe — nadawczą i odbiorczą. Samochody te mogą być używane na zwyczajnych, niecementowanych drogach. Radjo operuje i podczas poruszania się tych „fortów..



Dział Samochodowy

Wskazówki dla automobilistów na sezon zimowy

W kołach producentów samochodów utwierdza się stopniowo przekonanie o nieodzownej konieczności pouczania właścicieli samochodów i ich personelu o przyczynach, które powodują cały szereg niedomagań silników automobilowych, szczególnie w porze zimowej.

1. CHŁODZENIE SILNIKA.

Silnik benzynowy jest silnikiem cieplikowym, jest więc oczywistem, że obniżenie temperatury pracy zmniejsza jego sprawność. Aby uzyskać jak najwyższą sprawność, należy utrzymywać temperaturę pracy silnika w odpowiednich granicach. Temperatura wody chłodzącej nie powinna być zbyt niską. Celem uniknięcia zamarzania chłodnicy w zimie, należy używać zamiast czystej wody mieszanki wody ze spirytusem (drzewnym lub skażonym), a to w stosunku 25—40 proc. spirytusu i 75—60 proc. wody, zależnie od mrozu. Od czasu do czasu należy dolać nieco alkoholu ze względu na jego odparowywanie.

Również dobre usługi oddaje gliceryna, która ma tę własność, że nie odparowuje, przyczem mieszanka powinna składać się z 15 proc. spirytusu, 15 proc. gliceryny i 70 proc. wody.

Niezależnie od ochrony chłodnicy przeciw zamarzaniu, należy ją, jako też maskę pokrywać w zimie derką (o ile niema innego urządzenia izolacyjnego), co umożliwi utrzymanie temperatury pracy silnika na właściwym poziomie.

2. GAŹNIK.

Gaźnik należy odpowiednio uregulować na porę zimową. O ile fabryka nie przewidziała urządzenia do podgrzewania rury ssącej, należy tąże chronić przed zimnem przy pomocy azbestu.

W dzisiejszych czasach używa się do popędu silnika przeważnie cięższych i mniej lotnych materjałów pędnych. — Dlatego też, celem łatwiejszego uruchomienia silnika, tudzież rozgrzania go, nadużywa się niejednokrotnie akceleratora; jest to błędem, gdyż zbyt bogata mieszanka nie spala się całkowicie, niespalony materjał pędny przedostaje się między ściankami tłoka a cylindra do karteru i rozcieńcza olej, który skutkiem tego traci na wartości smarnej.

Należy więc unikać zbyt bogatej mieszanki, jako też zbyt wysokich obrotów silnika przy jałowym biegu.

3. TWORZENIE SZLAMU W KARTERZE.

Niejednokrotnie można zauważyć tworzenie się szlamu (emulsji) w karterze. Powodem tworzenia się emulsji jest przedostawanie się wody do karteru. Woda zmieszana z olejem, niespalonym materjałem pędnym, pyłem, jako też cząsteczkami osadów węglowych, wytwarza szlam, który może łatwo spowodować zatkanie przewodów i siatek olejowych, a zatem doprowadzić do poważnych defektów silnika. Woda pochodzi tu z kondensacji wilgoci atmosferycznej, przedostającej się przez organa oddechowe do karteru. Jest oczywiście zrozumiałem, że niska temperatura w zimie powoduje kondensowanie pary wodnej intensywniejsze niż w innej porze roku.

Jest to zatem jeszcze jeden powód, dla którego silnik powinien być ochraniany przed zbytniem obniżeniem temperatury pracy, albowiem przy normalnych temperaturach woda skondensowana odparowuje, przez co ogranicza się w znacznej mierze tworzenie się szlamu, jako też jego szkodliwe następstwa.

4. ZAPŁON.

Należy sprawdzić, czy kontakty rozdzielacza są czyste, czy przerywacz jest właściwie nastawiony, czy świece nie są zakopcone. W ten sposób zapewni się łatwiejsze rozruszenie silnika i minimalne zużycie baterji.

5. STARTOWANIE.

Nawet jeśli motor jest zaopatrzony w elektryczny starter, należy przy wyłączeniu zapłonu obrócić kilkakrotnie korbą, aby rozruszyć tłoki, na których zastygł olej. Przy rozruszaniu silnika należy wyłączyć sprzęgło, aby uniknąć zbytecznego obciążenia starteru, spowodowanego przez opory zastygłego smaru w skrzynce biegów. Z chwilą, gdy motor zaskoczy, należy stopniowo dodawać gazu i trzymać silnik na małych obrotach, aż do rozgrzania go do normalnej temperatury, poczem dopiero ruszać z miejsca.

6. SMAROWANIE.

Właściwe smarowanie samochodu jest w każdej porze roku rzeczą największej wagi, szczególnie jednak w zimie. Jak już poprzednio omówiliśmy, istnieją okoliczności, które wpływają na rozcieńczenie oleju przez niespalony materjał pędny, tudzież na tworzenie się szlamu (emulsji) wskutek kondensacji wody. Oba te czynniki obniżają wartość smarną oleju, co może być powodem poważnych defektów. Należy zatem spuszczać olej co pewien czas i zastąpić go świeżym olejem.

Przed rozpoczęciem mrozów należy bezwzględnie olej stary spuścić. Nie należy jednak nigdy karteru czyścić naftą, gdyż nawet najdrobniejsza jej ilość, pozostała w karterze, wpływa na obniżenie wartości smarnej oleju. Olej należy spuścić w chwili, gdy silnik został zatrzymany i jest jeszcze ciepły, gdyż wtedy odpłynie ze wszystkiemi zanieczyszczeniami. W razie

potrzeby, należy karter i przewody olejowe przeczyścić świeżym olejem.

Dla wielu typów samochodów jest przewidziany, ze względu na konstrukcję silnika i warunki pracy, inny olej na lato, a inny na zimę. Należy zatem z nastaniem pory zimowej używać tej marki, która jest na tę porę roku poleconą w tabeli polecającej dla samochodu danego typu. Niewłaściwe smarowanie, jako też używanie niewłaściwego oleju jest powodem wielu niedomagań, przerw w ruchu i defektów, specjalnie w porze zimowej. Powodem niewłaściwego smarowania jest szybkie zużycie ocierających się części maszyny, co pociąga za sobą znowu poważne koszty remontów.

Przestrzeganie w praktyce tych wskazówek, jako też używanie właściwego oleju według tabeli polecającej zabezpieczy każdemu automobiliście pewne i nienaganne funkcjonowanie jego samochodu, tudzież umożliwi pełną przyjemność jazdy samochodem w porze zimowej. *(—x—).*

Problem regulacji ruchu kołowego w Anglji

Zalecenie Specjalnej Komisji Rządowej.

Ilość wypadków automobilowych wzrasta we wszystkich krajach z zastraszającą szybkością. Według specjalnych obliczeń Biur Statystycznych w samych tylko Stanach Zjednoczonych zginęło w ubiegłym roku około 28.000 osób wskutek wypadków automobilowych, co stanowi więcej, niż 30 proc. ogółu nieszczęśliwych wypadków, zanotowanych w tym okresie. Powyższa liczba wypadków automobilowych za 1928 rok jest wyższa o3.1 proc. od tej samej liczby za 1927 rok, a o 30 proc. wyższa w stosunku do 1921 roku. Na podstawie specjalnych sprawozdań i rejestracyj obliczono, że największa liczba wypadków samochodowych zdarzyła się w Stanach Zjednoczonych w okręgach farmerskich i że ilość wypadków wzmaga się specjalnie w porze jesiennej, począwszy od września.

Gdyby można było przytoczyć statystyki z innych krajów, to dałyby one z pewnością niemniej groźne rezultaty. Nic więc dziwnego, że władze tych krajów, gdzie ruch automobilowy jest bardzo silny, postanowiły uregulować w drodze zarządzeń administracyjnych ruch drogowy. Na specjalną uwagę zasługuje próba jaką zrobiła Anglja, chcąc uporządkować swój ruch kołowy, gdyż istnieje duża analogja między polskiemi i angielskiemi przepisami.

Rząd angielski już dawno mianował specjalną komisję, która miała na celu gruntowne przestudjowanie problemu regulacji ruchu kołowego na drogach publicznych. Komisja ta ogłosiła właśnie niedawno raport, w którym znajdują się bardzo ciekawe zalecenia co do sposobu regulowania i kontroli tego ruchu, które we wielu wypadkach mogą stać się wzorem dla innych państw.

Komisja uważa przedewszystkiem, że należy zasady regulacji ruchu ująć we formę prawną i to jak najprędzej. Pierwszym i może najważniejszym zaleceniem komisji jest żądanie, aby Minister Transportu

miał prawo, w razie wypadku samochodowego, zarządzić śledztwo w celu wyjaśnienia przyczyny wypadku z tem zastrzeżeniem, że śledztwo takie jest obowiązkowe, gdy wypadkowi uległ samochód użyteczności publicznej. Podobne uprawnienie ministra jest konieczne szczególnie wtedy, gdy katastrofie uległ samochód będący prywatną własnością.

Ciekawem jest, że komisja opowiedziała się za ograniczeniem szybkości jazdy na drogach. Dopuszczalna szybkość nie powinna przekraczać 35 mil (około 65 km.) na godzinę. Wynosi to mniej więcej tyle, co przeciętnie osiąga dziś samochód. Większość kursujących samochodów nie osiąga w Anglji i w Stanach Zjednoczonych — jak to wykazały badania — większej szybkości, niż zalecana powyżej. Może tylko niektóre autobusy długodystansowe przebywają więcej niż 65 km. na godzinę, i te będą musiały ograniczyć szybkość swej jazdy, gdyż komisja kładzie szczególny nacisk, aby prawnie przepisana szybkość była ściśle przestrzegana.

Następne zalecenia komisji zasługujące na uwagę, dotyczą bardzo drażliwej dla większości automobilistów sprawy, a mianowicie t. zw. „niebezpiecznego kierowania wozem". Kary przewidziane są bardzo wysokie. Przy pierwszem złamaniu przepisów kary dochodzą do 50 funtów szterlingów, a przy następnych — do 100 funtów szterlingów z tem, że władze mają prawo nawet uwięzić kierowcę.

Przy drugiem lub następnem złamaniu przepisów, oprócz kar powyższych, władze odbierają kierowcom prawo jazdy na okres nie krótszy od 6 miesięcy. W razie, gdy stwierdzenie „niebezpiecznego kierowania" jest bezsporne, niema wówczas żadnych wątpliwości co do stosowania odpowiednich kar. Najtrudniejszym jednak problemem jest wydanie sprawiedliwego sądu o stopniu winy kierowcy. Angielska prasa automobilowa podnosi, że jednostronna kwalifikacja ze strony policji jest niewystarczająca wobec tak surowych kar przewidzianych za przewinienia i wobec tego domaga się, aby kierowca mógł odwołać się do sądu w razie, gdyby czuł się pokrzywdzony decyzją policji.

Komisja regulacji ruchu ulicznego zaleca dalej, aby kandydat na kierowcę przedstawił uprzednio świadectwo zdrowia, przyczem proponuje ona wysokie kary, w razie gdyby okazało się w przyszłości, iż świadectwo powyższe nie było wiarogodne. W stosunku do tego zalecenia komisji, prasa wysuwa również pewne zastrzeżenia, twierdząc, że w momencie wydania prawa jazdy kandydat mógł być zupełnie zdrowy, a dopiero potem zdrowie jego zostało nadszarpnięte, często wskutek właśnie kierowania samochodem.

Pełną natomiast aprobatę opinji publicznej zyskało zalecenie komisji, aby władze wydawały specjalne prawa jazdy dla kierowców aut ciężarowych nośności ponad $2\frac{1}{2}$ tony oraz dla tych, którzy prowadzić będą samochody użyteczności publicznej, t. j. między innemi i autobusy. Tylko specjalnie wykwalifikowani kierowcy mogą otrzymać ten ostatni rodzaj prawa jazdy.

Wreszcie jednym z ostatnich zaleceń zasługujących na uwagę jest żądanie, aby pojazdy konne były w nocy oświetlone conajmniej światłem o takiej sile, aby zdaleka kierowca samochodu mógł zauważyć nietylko światło, ale i kontury samego pojazdu, co w dużej mierze ułatwia jego wyminięcie.

Cały raport komisji został przyjęty bardzo przychylnie przez opinją angielską, która oczekuje, iż w nadchodzącej jesieni parlament nada zaleceniom tego raportu ostateczną formę prawną. Naturalnie byłoby przesadą twierdzić, że samo wydanie prawa o regulacji ruchu drogowego zmniejszy liczbę katastrof autobusowych. Na to trzeba jeszcze, aby całe społeczeństwo rozumiało dobrze potrzebę dostosowania się do przepisów nietylko pod presją kar administracyjnych, ale przedewszystkiem ze względu na dobrze zrozumiany interes publiczny. Jeżeli chodzi o Anglję, to przepisy o regulacji ruchu drogowego, choćby bardzo surowe, uzyskają z pewnością pełne moralne poparcie opinji publicznej. Byłoby dobrze, gdyby i w Polsce, wzorem Anglji, okazało społeczeństwo więcej zrozumienia dla przepisów o regulacji ruchu kołowego, gdyż tylko w ten sposób dałoby się zmniejszyć wzrastającą liczbę nieszczęśliwych wypadków.

Widoki przemysłu samochodowego w Polsce

Powodem niewielkiego stosunkowo rozwoju automobilizmu w Polsce są wyłącznie wysokie ceny wozów. Dlatego też coraz bardziej naglącą staje się sprawa naszej produkcji krajowej. O możliwościach zaś zarobkowych w tym przemyśle świadczą najlepiej dane, dotyczące kosztów cła i przewozu poszczególnych samochodów.

Poniżej podajemy ceny najpopularniejszych automobili w Polsce, zaznaczając w nawiasie oryginalne ceny tych wozów loco fabryka zagraniczna (ceny w dol. za najbardziej pokupną karocę czteroosobową:

Renault 1320 (700), Ford 1340 (625), Chevrolet 1550 (615), Rugby 1580 (625), Essex 1595 (850), Chrysler 2000 (695).

Zestawienie to wykazuje, jak ogromne koszty pochłania cło i transport. Jeszcze bardziej jaskrawie przedstawiają się te nieistotne koszty, które klient polski musi nadpłacać, gdy podamy je w procentach w stosunku do faktycznej ceny wozu:

Renault 89 proc., Essex 98 proc., Ford 114 proc., Chevrolet 129 proc., Whippet 152 proc., Rugby 153 proc., Chrysler 188 proc.

Gdyby więc samochód polski nie mógł być tak tanio produkowany, jak np. w Ameryce (choć tania siła robocza u nas odgrywałaby pierwszorzędną rolę), to zważywszy wysokie koszty cła i transportu, polski przemysł samochodowy miałby ogromne widoki rozwoju.

Wzmożona produkcja samochodów wyścigowych

Podług ostatnich danych statystycznych, liczba samochodów w Czechosłowacji wynosiła w r. 1928 — 25 211, z czego 42 proc. produkcji krajowej, 18,3 proc. importowanych z Anglji, oraz reszta importowanych z innych krajów. Ostatnio jednak import samochodów w Czechosłowacji znacznie się obniżył dzięki wzmożonej produkcji trzech największych czechosłowackich wytwórni. Wytwórnia Skoda, której produkcja w roku ubiegłym wynosiła 5 000 samochodów, postanowiła w okresie najbliższych dwóch lat wypuścić na rynek 20 000 samochodów; Praga, która w bieżącym roku sprzedała 3 000 maszyn, pracuje obecnie na trzy zmiany i produkcja jej będzie wkrótce wynosić 10 000 samochodów rocznie; wreszcie wytwórnia Tatra osiągnęła produkcję 3 000 samochodów rocznie.

Stalowe koła dla samochodów wyścigowych

Znakomity automobilista angielski, konstruktor słynnego samochodu majora Segrave „Złota Strzała“, kapitan Irving, od szeregu lat pracuje nad udoskonaleniem konstrukcji samochodów wyścigowych.

Świetny rekord szybkości, osiągnięty przez „Złotą strzałę“ nie zadawala go, gdyż uważa, że można będzie skonstruować samochód, który rozwinie jeszcze większą szybkość. W tym celu — sądzi kapitan Irving —należy zamiast obecnie używanych do samochodów wyścigowych kół gumowych zastosować koła stalowe, któreby wytrzymały szalone tempo jazdy, nie ulegając zniszczeniu wskutek ogromnego tarcia. Dopiero po zastosowaniu kół stalowych — twierdzi Irving — można będzie osiągnąć największą szybkość wydającą się dla nas obecnie wręcz nieprawdopodobną.

KRONIKA AUTOMOBILOWA

W Ameryce każdy automobilista ubezpiecza się w towarzystwach asekuracyjnych od wszystkich skutków, jakie mogą pociągnąć za sobą nieszczęśliwe wypadki. A więc zabezpieczony on jest i od ewentualnego płacenia osobom trzecim odszkodowania za wyrządzone szkody i straty, spowodowane wypadkiem. Tak samo było dotąd i we Francji. Obecnie jednak francuska Izba Deputowanych przyjęła projekt nowej ustawy, który zabrania automobilistom ubezpieczać się na więcej, niż 90% wyrządzonych strat. W ten sposób 10% szkód i strat musi pokryć każdy automobilista ze swojej własnej kieszeni. Uchwalając to prawo, Izba wychodziła ze słusznego założenia, że kierowca samochodu będzie jeszcze więcej ostrożny podczas jazdy, jeżeli w razie wypadku będzie musiał część odszkodowania pokryć z własnego kapitału.

Handel i Przemysł Rowerowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Rowery z przyczepkami i wózkami

Zróbmy w niedzielę wycieczkę do jakiejś miejscowości podmiejskiej, gdzie zwykła spędzać wolne chwile mniej zamożna ludność. Pomiędzy pieszymi zobaczymy wielu rowerzystów, którzy na sterach, ramach lub bagażnikach wiozą prowianty oraz dzieci. Coprawda taka jazda z pasażerami jest zakazana policyjnie lecz wielu ludzi dla własnej wygody naraża się chętnie na ewentualną karę lub nawet na przewrócenie się z „pociechami", które przy takim wypadku łatwo stłuką nosy.

Przyglądając się rowerom tych ludzi, przeważnie ojców rodzin, zobaczymy, że mają oni specjalne poduszki oraz inne pomysłowe przybory w rodzaju małych krzesełek, zapomocą których chcą zabezpieczyć swoim dzieciom maksymum wygody. Rozumie się, że praktyczność tych urządzeń stoi pod dużym znakiem zapytania, gdyż mimo wszystko, istnieje zawsze ryzygo przewrócenia się, a wtedy dzieci są narażone na poważniejsze urazy cielesne. Zrozumiałem też jest z tego powodu zarządzenie policyjne, które zakazuje takiej jazdy.

Tak, lecz samym zakazem nie można całej tej kwestji rozwiązać, szczególnie w państwach mniej zamożnych, gdzie nawet motocykl, nie mówiąc już o samochodzie, jest prawdziwym luksusem, dostępnym tylko dobrze usytuowanym ludziom. Rozumie się, że w Stanach Zjednoczonych kwestja wywożenia dzieci rowerem nie istnieje, gdyż tam każdy ojciec rodziny posiada własnego Forda, do którego pakuje całe młodsze pokolenie włącznie z pieskiem i koszami żywności, lecz u nas ludzie, chcąc nie chcąc muszą ograniczać się i zastępować samochód krzesełkiem na sterze bicykla. Jak więc wybrnąć z tego kłopotu, jak pogodzić bezpieczeństwo dzieci z wygodą rodziców? Pomysłowi ludzie wpadają czasami na dobre pomysły i nawet z takiej sytuacji potrafią szczęśliwie się wywiązać. W ostatnim czasie np. coraz częściej spotyka się rowery z umocowaną z boku przyczepką, zmontowaną na osobnem kole i zaopatrzoną w bardzo wygodne resory. Przyczepka taka waży zaledwie kilka kilogramów i zupełnie nie przeszkadza przy jeździe w niezbyt szybkiem tempie, jest natomiast nadzwyczaj wygodną, gdyż pozwala na absolutnie bezpieczne wożenie nawet paru dzieciaków.

Rzeczywiście przyczepka tego typu może wielu ludziom wprost ułatwić życie. Pomijając niedzielne wycieczki, w dnie powszednie rower z przyczepką może przydać się do odwożenia najmłodszych dzieci do szkółki lub ogródka, dla dostarczania do domu z miasta różnych paczek, które inaczej trzeba byłoby pakować do specjalnych plecaków, lub też przywiązywać na sterze, siodełku i ramie, zamieniając normalny rower w prawdziwego wielbłąda. Rozumie się, że przyczepka ta musi bardzo łatwo dać się odmontować od roweru aby ten ostatni mógł służyć też do normalnej jazdy.

Zagranica, która zawsze jest więcej postępową niż my, myśli już o fabrycznem wykonywaniu takich wóz-

ków-przyczepek, a w praktycznej Holandji są one pono prawie wszędzie do nabycia.

Może i u nas dałoby się coś zrobić w tej dziedzinie, tem bardziej, że naszych obywateli może najwięcej trapi brak pieniędzy i skromna stopa życiowa. Coprawda, należy obawiać się, że na przeszkodzie większemu rozpowszechnieniu się tego praktycznego urządzenia stanie próżność naszej publiczności. Polacy często sadzą się na zewnętrzny blichtr, nie mogąc sobie pozwolić na niego. Z tego powodu np. jeżdżenie rowerem uchodzi czasami u nas nawet jako coś ubliżającego dla poważniejszych obywateli, a wożenie własnych dzieci poczytanoby napewno za prawdziwy skandal. Na taki stosunek publiczności do rowerów wogóle, a do doczepek w szczególności można poradzić tylko celową i dobrze zorganizowaną propagandę, która potrafi przekonać każdego, że jeżdżenie rowerem dowodzi nie braku powagi, lecz wprost przeciwnie jest świadectwem zmysłu praktycznego.

K. Z.

Różne bolączki przemysłu rowerowego

W ostatnim czasie ukazały się w kilku zagranicznych pismach artykuły, omawiające horoskopy rozwoju przemysłu rowerowego w świetle konkurencji motocykla. Autorzy wychodzili z różnych założeń, lecz w sumie przepowiadali, że przemysł rowerowy będzie zmuszony do redukcji wytwórczości, gdyż w ostatnim czasie zaczyna mu grozić bardzo poważnie konkurencja nowych typów tanich motocykli oraz ogólne dążenie całego świata do motoryzacji. Podkreślano równocześnie, że rower staje się przestarzałym środkiem lokomocji, gdyż nie jest w stanie utrzymać wciąż rosnącego tempa ruchu ulicznego i z powodu coraz większej ilości wypadków, którym ulegają rowerzyści, będzie musiał zniknąć z dróg publicznych.

Z jednej strony autorzy tych artykułów mają częściowo rację, z drugiej natomiast opierają się na fałszywych założeniach, zapominając porównać koszty jazdy rowerem z kosztami jazdy motocyklem lub samochodem. Naszem zdaniem, coraz większe tempo współczesnego życia nietylko nie powinno odbić się ujemnie na przemyśle rowerowym, lecz naodwrót musi raczej przyczynić się do wzmożenia zapotrzebowania na te praktyczne i tanie maszyny, pod warunkiem, że ludzkość potrafi należycie ocenić ich zalety.

Właściwie obawy prasy zagranicznej mają pewne podstawy, lecz zamiast przygotowań do zmniejszenia produkcji, przemysł rowerowy powinien wyciągnąć z nich zupełnie inne wnioski.

Wszyscy wiemy, że w dziedzinie handlu rowerami pracuje się ciężko, że zbyt jest bardzo nieregularny, że zamożniejsi klienci kupują motocykle i samochody zamiast zadowolić się dobrym rowerem, lecz za stan ten sami częściowo ponosimy odpowiedzialność. Robimy rowery, sprzedajemy je, chcemy coś w tej dziedzinie zrobić, lecz nie umiemy sobie poradzić i zapominamy, że prócz kwestyj czysto warsztatowych lub kredytowo-wekslowych, są zagadnienia natury ogólnej, które wymagają naszej interwencji, jeżeli chcemy mieć jakiś wpływ na kształtowanie się zapotrzebowania na nasze wyroby. Pierwszem zadaniem, którego nie spełniamy zupełnie, jest racjonalna propaganda. Przeglądając pisma codzienne, tygodniki, a nawet prasę fachową, nie widzi się zupełnie ogłoszeń o rowerach. Nie mówimy — rozumie się — o małych inseratach, w których poszczególni odsprzedawcy komunikują o dogodnych warunkach nabywania na raty. Takie ogłoszenia, rozumie się, nie prowadzą do żadnego celu, gdyż nic nie mają wspólnego z ogólną planową propagandą, która powinna stale podkreślać różne zalety jazdy rowerami i przypominać publiczności, że ten środek lokomocji jest najtańszym, najpraktyczniejszym i najwięcej odpowiada potrzebom pracującego człowieka. Tak samo nic prawie nie słyszy ogół o sporcie rowerowym. O ile prawie każdy numer dowolnego tygodnika ilustrowanego zawiera szereg pięknych fotografij z różnych wyścigów samochodowych i motocyklowych, to o rowerach mówi się na ostatniem miejscu, i to niby z łaski. Dlaczego? A dlatego, że nikt nie stara się o popularyzację tego sportu, a praca kilku niewielkich organizacyj i paru zapaleńców ideowych nie może stworzyć podstaw do poważnej propagandy. Do tej pracy trzeba bowiem zabrać się wspólnemi siłami, ze świadomością celów ogólnych, bez myśli o doraźnych zyskach paru sprytniejszych ludzi.

Podobnie ma się sprawa z bezpieczeństwem ruchu. Ze względu na to, że kwestji tej nie można wyczerpać krótkiem omówieniem, powrócimy do niej w następnych numerach naszego pisma.

L. K.

Walka z poślizgiem na asfalcie

Komunikowaliśmy już raz naszym Czytelnikom, że w ostatnim czasie wyłoniła się kwestja bezpieczeństwa jezdni asfaltowych. Jak wiemy, asfalt jest nadzwyczaj praktycznym materjałem dla budowy dróg, lecz posiada przykrą właściwość w stanie zwilżonym, polegającą na tem, że ogumione pojazdy ślizgają się na jego powierzchni. Kiedy spostrzeżono tę wadę jezdni asfaltowych i obliczono wzrost niebezpieczeństwa w wielu miastach, powstały projekty zastąpienia asfaltu betonem. Zdawało się nawet przez pewien czas, że asfalt będzie musiał rzeczywiście ustąpić, lecz obecnie zabrano się do tej kwestji z drugiego końca. Zaczęto mianowicie wyślizganą jezdnię asfaltową pokrywać cienką warstwą lepika i posypywać ostrym szutrem i grubym piaskiem, co podobno ma bardzo dobrze wpływać na zmniejszenie poślizgu.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Rynki zbytu

Rozwój ekspansji gospodarczej Polski wywołuje konieczność możliwie jak najszerszego obznajomienia się z zagranicznemi rynkami zbytu.

W odniesieniu do przemysłu elektrotechnicznego, jednem z państw, u których zaznacza się coraz silniejszy wzrost zapotrzebowania w tej dziedzinie, jest Łotwa. Według danych statystycznych import maszyn elektrycznych do Łotwy przedstawia się w poniższy sposób, a więc:

1926	4.694.000 łat
1927	4.735.000 „
1928	5.847.000 „

Głównym dostawcą maszyn i aparatów elektrycznych do Łotwy, są Niemcy, które w roku 1928 dostarczyły tego towaru prawie za 4,5 miljona łat. Mniejszy udział w dostawie tych maszyn posiadają Holandja i Szwecja.

Celem zorjentowania się w imporcie maszyn i aparatów elektrycznych Łotwy, wystarczy podać poniższy wykaz, oparty na danych statystycznych za 1927 r. A więc:

Kabel elektryczny	889.642 łat
żarówki	589.644 „
drut miedziany	399.950 „
elektryczne przybory z metalu	101.239 „
elektryczne przybory z blachy	86.020 „
kontakty elektryczne	72.989 „
przyrządy pomiarowe	39.151 „
aparaty grzejne	29.539 „
drutu	7.835 „

Jak więc widzimy, największą pozycję zajmuje import kabli, który w danym wypadku przedstawia ze sobą całkowite roczne zapotrzebowanie na ten produkt, ponieważ Łotwa prawie że sama kabli nie produkuje, sprowadzając je z Niemiec. Tak samo nie produkuje się tam drutu miedzianego, kontaktów, wtyczek i t. p.

Polska posiada na Łotwie zaledwie kilka przedstawicielstw stałych.

Dla osób zainteresowanych podajemy poniżej adresy placówek rządowych i biur informacyjnych na Łotwie:

a) *Placówki rządowe:*
   1. Poselstwo w Rydze — Eli sal setes iela 41/43.
   2. Konsulat w Rydze — Rainis bul. 6.
   3. Konsulat w Dyneburgu — Teatra iela 8.
   4. Konsulat w Libawie — Lorenca iela 17.

b) *Biura informacyjne:*
   1. Auskunftei der Rigaer Kaufmanns-Kammer (Biuro Wywiadowcze Ryskiej Izby Kupieckiej) Ryga, Gildas Lauk, 4.
   2. Latvijas Zinu Birojs — Ryga, Pils iela 24.

Postępy reklamy świetlnej w Polsce

Z różnego rodzaju reklam ulicznych najbardziej rzucające się w oczy przechodnia są reklamy świetlne. Zostało to już dawno stwierdzone w Stanach Zjednoczonych i w państwach zachodniej Europy, dlatego też w stolicach tych krajów ulice pełne są różnokolorowych reklam świetlnych, starających się grą kolorów i pomysłowym układem przyciągnąć uwagę publiczności.

Ciągłe postępy, jakie czyni polska reklama, biorąc wzór z amerykańskich i zachodnio-europejskich metod reklamowych, zbliżają zewnętrzny wygląd ulic naszej stolicy do tego typowego wyglądu, spotykanego

w nowoczesnych wielkich miastach Ameryki i Europy. Szczególnie ożywiają miasto wielkie reklamy świetlne, które, swoim pomysłowym układem i siłą światła tysięcy lamp elektrycznych, przyciągają uwagę ogółu publiczności.

W Warszawie zaczynają się również pojawiać imponujące reklamy świetlne. W ostatnich dniach została zmontowana przez firmę General Motors w Polsce reklama świetlna samochodów „Chevrolet". Jest ona największą tego rodzaju reklamą w Warszawie, gdyż wysokość jej wynosi 9 metrów, a szerokość 10½

O potężnych rozmiarach reklamy może świadczyć fakt, że jedna tylko litera znaku „Chevrolet" jest większa od wysokości dorosłego człowieka.

Reklama ta została zbudowana w jednym z najruchliwszych punktów stolicy, na dachu domu narożnego u zbiegu czterech ulic, Chmielnej, Brackiej, Szpitalnej i Zgoda. Świecący się znak widoczny jest nawet z placu Trzech Krzyży, a następnie wzdłuż ulicy Brackiej i Chmielnej.

Należy podkreślić, że cała reklama oraz jej montaż zostały wykonane wyłącznie z materjałów krajowych i rękami polskiego robotnika. Materjały były zakupione w firmach „B-cia Borkowscy", „Woltar" i „Elibor". Roboty prowadziła Polska Wytwórnia Elektro-Mechaniczna K. i W. Dworakowscy, która nawet automat, niezbędny do ruchomej reklamy świetlnej, wykonała w swojej własnej wytwórni.

Rozwój krajowej produkcji żarówek

W pierwszej połowie rb. import żarówek w stosunku do tego samego okresu dwu poprzednich lat podniósł się znacznie. Roczne zapotrzebowanie żarówek w Polsce wynosi od 9 do 10 miljonów szt.; z tego polski przemysł produkuje około 6 miljonów wartości około 12 miljonów złotych. Wzrost zapotrzebowania szacuje się rocznie na 10—15 procent.

Największe ilości żarówek (w I. półroczu 1929 roku 26.4 t, wartości 1.853.000 zł.) sprowadzamy z Niemiec; następnie z Węgier (24.6 t, wartości 2.563.000 zł.); z Holandji (4.6 t, wartości 5.32.000 zł.) i z Austrji (1.4 t, wartości 94.00 zł.).

Niestety produkcja polska jest częściowo zależna od zagranicy, skąd sprowadza niektóre surowce i półfabrykaty, jak np. fabrykacja drutów specjalnych, jak wolfram i molibdenowych, dalej szkła ołowianego i obsadek; produkcja ich opłacałaby się jednak dopiero wtedy, gdyby przewyższała dotychczasowe krajowe zapotrzebowanie.

Obecnie posiadamy w kraju 4 większe fabryki; są to Zjednoczona Fabryka Żarówek w Warszawie, założona w 1906 r. z fabryki „Cyrkon", która połączyła się ze szwajcarskiem towarzystwem „Tungsram", dalej Małopolska Fabryka Żarówek we Lwowie, powstała z Fabryki Żarówek „Zareg", założonej w 1901 r., Polskie Zakłady Philips S. A. w Warszawie (polsko-holenderskie towarzystwo, które pracuje kapitałem 1 miljona zł. i produkuje około 13.000 sztuk dziennie), oraz Polska Fabryka Żarówek „Osram" Sp. Akc. w Pabjanicach z kapitałem 500.000 złotych.

W ostatnich latach wartość szkła do fabrykacji żarówek wynosi rocznie 1—2 miljonów złotych. W najbliższym czasie ma powstać pierwsza polska fabryka szkła do wyrobu żarówek.

Elektrownie w Polsce

Zgodnie z danemi wydziału elektrycznego Ministerstwa Robót Publicznych znajdują się na terenie całej Polski 742 zakłady elektryczne o mocy instalowanej 932.658 kilowatów. Pod tym względem prym dzierży województwo śląskie (409.580 kw.), następnie idą: województwo kieleckie (143.409 kw.), krakowskie (81.662 kw.), łódzkie (73.771 kw.), m. st. Warszawa (57.821 kw.), poznańskie (50.619 kw.), lwowskie (39.067 kw.), warszawskie (23.200 kw.), białostockie (10.808 kw.), lubelskie (8.913 kw.), stanisławowskie (5.046 kw.), wileńskie (4.685 kw.), poleskie (1.938 kw.), wołyńskie (1.683 kw.), tarnopolskie (1.395 kw.), wreszcie nowogrodzkie (819 kw.).

Na uwagę zasługuje fakt, że na terenie Polski mamy 57 zakładów elektrycznych z wytwórniami energji o mocy instalowanej powyżej 500 kw., których moc ogólna wynosi w roku bieżącym (w kilowatach) 635.420, z czego na województwo śląskie przypada 403.510, na województwo centralne -- 131.570, na woj. południowe — 85.340, wreszcie na województwa poznańskie i pomorskie — 15.000, przyczem przy zakładach przemysłowych istnieje 40 elektrowni o mocy 388.500 kw., miejskich elektrowni mamy o mocy 196.020 kw. i okręgowych 8 o mocy 50.900 kw.

Nowa oferta elektryfikacyjna

Jak donosi „Gazeta Warszawska“, przemysły węglowy i naftowy, a raczej pewne ugrupowania wytwórców prądu w tych przemysłach zwracają się do rządu z propozycją elektryfikacji pięciu województw objętych projektem uprawnienia Harrimana, lecz na zasadach odmiennych. W odróżnieniu od tego ostatnego oferta wspomnianych grup uwzględnić ma w szerokiej mierze potrzeby konsumentów energji elektrycznej, przedewszystkiem zaś samorządów. Czynniki te sprzeciwiały się projektowi Harrimana. Oferta, o której mowa, odpowiada programowi elektryfikacyjnemu Ministerstwa Robót Publicznych i przewiduje zarówno wyzyskanie sił wodnych, jak i wielkie linje przesyłowe.

Elektryfikacja Rumunji i rozwój przemysłu rumuńskiego

Wzrost uprzemysłowienia Rumunji postępuje stale naprzód, do czego przyczynia się niewątpliwie dość obficie napływający kapitał zagraniczny.

Poniższe zestawienie ilustruje wzrost uprzemysłowienia Rumunji:

Rok	ilość przedsięb.	KM.	Robotników
1919	2 610	343 000	154 000
1926	3 445	384 000	191 428

Rumuńskie ministerstwo przemysłu i handlu opracowało plan elektryfikacji kraju.

W myśl tego planu kraj podzielony zostaje na siedem okręgów, w których zbudowane będą centrale elektryczne, poruszane zapomocą siły wodnej.

W Banacie rozpocznie się już w najbliższym czasie, z inicjatywy miejscowych przedsiębiorstw górniczych, przy pomocy kapitału belgijskiego, budowa wielkiej elektrowni, mogącej dostarczyć 60.000 KM. W myśl umowy z rządem, elektrownie po 60 latach przechodzą na własność państwa.

Podobne przygotowania czynione są przez inne przedsiębiorstwa górnicze w Siedmiogrodzie.

Grupa niemieckich kapitalistów z Darmstädter Bank i National-Bank na czele projektuje budowę wielkich elektrowni przy ujściu Dunaju.

Siedmiogrodzkie Towarzystwo Elektryczne rozpoczęło pracę nad budową elektrowni o napędzie gazowym w Mediasz.

W związku z bliskim terminem otwarcia kanału Bukareszt—Dunaj rozpoczną się prace nad budową wielkiej elektrowni w Bukareszcie, przeznaczonej do zelektryfikowania linji kolejowej Bukareszt—Brasow.

Największym zakładem, dostarczającym energji elektrycznej, będzie elektrownia w Tarkeul, której zasięg ma objąć całą Bukowinę i Mołdawję.

Wiadomości gospodarcze

Na drodze ku otworzeniu syndykatu fabryk kabli i przewodników elektrycznych. — W przededniu porozumienia fabryk rur izolacyjnych.

Według zapodania miarodajnych sfer prowadzone są pertraktacje celem definitywnego utworzenia syndykatu fabryk kabli i przewodników elektrycznych. Głównem zadaniem syndykatu ma być ujednostajnienie produkcji kabli ziemnych i przewodników elektrycznych.

*

Rokowania fabryk rur izolacyjnych nad utworzeniem ogólnopolskiego syndykatu fabryk rur izolacyjnych zakończone zostaną w najbliższym tygodniu. Do istniejącego syndykatu występującego p. f. „Centrorur" przystąpić mają fabryki rur Inż. K. Patzer'a w Warszawie i Fabryka Kabli z Katowic.

Należy się spodziewać, że rozszerzenie „Centroruru" przyczyni się do ostatecznego uzdrowienia stosunków kredytowych w tej branży, jak również racjonalizacji produkcji.

Kronika radjowa

NOWA WIELKA STACJA TELEWIZYJNA W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Dr. Alfred Goldsmith, prezydent instytutu inżynierów radjowych i naczelny inżynier „Radjo Corporation of America" donosi, że w Bound Brook N. J. ma powstać nadawcza stacja telewizyjna o mocy 30 KW. Długość fali, udzielona przez „Federal Radio Commission", leżeć będzie na pasie fal od 101 do 105 metrów. (2950—2850 kc.).

Próby nadawania będą odbywały się pod kierownictwem Dr. Goldsmitha, który oświadczył naszemu korespondentowi, co następuje: Naszym zamiarem jest ustalenie zapomocą tej stacji różnych granic dla telewizji poza miastem, tak jak obecnie studjujemy ten problem wewnątrz poszczególnych miast. Chodzi nam przedewszystkiem o stwierdzenie, jak na emisję obrazów radjowych oddziałują przeszkody atmosferyczne i fadingi.

Nadawania będą miały więc charakter próbny. Zasięg stacji obejmie prawdopodobnie 500 do 1000 mil kwadratowych.

ILE RADJOSTACYJ JEST NA ŚWIECIE?

Międzynarodowe biuro związku telegraficznego w Bernie wydało w języku angielskim i francuskim alfabetyczny spis wszystkich istniejących stacyj, który zawiera jednocześnie opis każdej stacji nadawczej.

Według tego wykazu istnieje na kuli ziemskiej 958 stacyj radjowych, z których 740 przypada na Amerykę, 161 na Europę, a pozostałe 57 na inne części świata. Najwięcej rozgłośni posiadają Stany Zjednoczone: ilość ich, włączając Alaskę, Filipiny, wyspy Hawajskie i Portorico, dochodzi do 648, poza tem na Kanadę przypada 78 rozgłośni.

Inne kraje wykazują od 1 do 30 stacyj radjowych, mianowicie: Szwecja posiada ich 30; Niemcy 28; Anglja 20; Australja 20; Nowa Zelandja 14; Francja 13; Belgja 12; Urugwaj 12; Japonja 11; Norwegja 9; Finlandja 7; Czechosłowacja 6; Austrja 5; Italja 5; Holandja 5; Polska 5; Szwajcarja 6; Danja 3; Indje ang. 3; Irlandja 2; Cejlon, Kuba, Estonja, Gdańsk, Honkong, Węgry, Franc. Indo-Chiny, Łotwa, Litwa, Marokko, Peru, Jugosławja — po jednej. Wykaz nie jest jeszcze kompletny, gdyż nie uwzględnia niektórych krajów, jak naprzykład: Rosji, Hiszpanji, Portugalji tak, że ogółem liczba rozgłośni na kuli ziemskiej wyniesie prawdopodobnie ok. 1100.

ZWALCZANIE PRZESZKÓD RADJOWYCH.

Wszyscy radjoamatorzy niestety doskonale znają niezbyt pomyślne szczególniej w wielkich miastach warunki odbioru radjowego w Polsce. Raz po raz słyszymy o wysiłkach różnych państw zwalczania przykrych przeszkód radjowych, wytworzonych przez aparaty indukcyjne. Obecnie w Stanie Nowoyorskim zarządzono bardzo energiczną akcję przeciwko aparatom wytwarzającym trzaski w odbiornikach. Aparaty indukcyjne mogą być używane tylko do godz. 6 po poł., później zaś tylko w wyjątkowych wypadkach. Przekroczenia tego zakazu będą karane grzywną dość wysoką.

W niedługim czasie prawdopodobnie i w Polsce dzięki odpowiednim zarządzeniom sprawa ta zostanie pomyślnie uregulowana.

ROZWÓJ RADJOFONJI W DANJI.

Danja wśród najmniejszych państw Europy rozporządza najlepiej zorganizowaną radjofonją. Pierwsze emisje radjowe odbyły się już w październiku 1922 r., poczem powstawały natychmiast kluby radjoamatorów jak grzyby po deszczu. Pierwsze nadawania uskuteczniła poczta przy pomocy stacji w Lyngby, lecz okazało się, że całe urządzenie jest niewystarczające. Kilka firm prywatnych postanowiły przeto zbudowanie swej własnej stacji w Kopenhadze, a równocześnie zbudowały władze wojskowe stację w Ryvang. Lecz mimo to pozostały te emisje radjowe niewystarczające.

Wreszcie w r. 1926 wzięły władze radjofonję w zarząd państwowy. Powstała państwowa rada radjofoniczna, złożona z 9-ciu osób, która kierowała z ramienia rządu sprawami broadcastingu. Spodziewano się, że dzięki tej reorganizacji wzrośnie liczba radjoabonentów do stu tysięcy. Jednakże wzrost ten przekroczył wszelkie oczekiwania, bo obecnie rozporządza Danja 230.000 abonentów radjowych.

Dlatego zbudowano w ostatnich dwóch latach dodatkowo 2 nowe stacje, stację lokalną w Kopenhadze i znaną wielką stację w Kalundborg.

ŚWIATOWY KONGRES INŻYNIERÓW W TOKIO.

Jako widomy znak ogromnych zmian zaszłych w układzie państw odgrywających największą rolę techniczną, można uważać międzynarodowy kongres inżynierów, który odbywać się będzie od października do grudnia bieżącego roku w Tokio, stolicy Japonji. Japonja, która przed siedemdziesięciu laty, dopiero uczyła się abecadła techniki nowoczesnej, stała się obecnie ośrodkiem, skąd promieniuje na całą Azję, a zwłaszcza jej część wschodnią, inicjatywa i myśl techniczna. Na zjazd ten wybiera się bardzo dużo inżynierów z Europy, chociaż podróż trwa przeciętnie przez Syberję 14 dni, przez Amerykę 31 dni, a drogą na Indje 42 dni.

„RADIOMATON".

W większych hotelach w Londynie zaprowadzono tak zwane „radiomatony" dla wygody swych gości. W poczekalni hotelowej są przy fotelach słuchawki radjowe, które zakłada się na uszy i za cenę 2 centów amerykańskich słucha się przez pięć minut koncertu radjowego.

NOWE WYDAWNICTWA

„TYDZIEŃ RADJOWY".

Najnowszy numer „Tygodnia Radjowego" zawiera następujące artykuły: Radjomówcom! — Radjofilmowy Wieczór. — Radjofonja w Niemczech. — Na falach polskich. — Poznań: Poeta „Czartakowiec" w radjostacji poznańskiej. — Muzyka radjowa. — Warszawa — Katowice: Otwarcie Państwowego Konserwatorjum Muzycznego w Katowicach. — Wilno: Co to jest wybieracz stacyjny? — Kronika; Polscy artyści na radjo w Australji. — Konkurs na najlepszy program radjowy. — Radjofonja w Stanach Zjednoczonych Ameryki. — Dział rozrywek umysłowych.

Numer zdobią liczne ilustracje. Cena pojedyńczego numeru 75 groszy. Abonament miesięczny tylko 2 złote. — Adres redakcji i administracji: Poznań, Plac Wolności 11.

Czytajcie, abonujcie i rozpowszechniajcie „Tydzień Radjowy".

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Jaką powinna być nowoczesna młocarnia?

Wydajność, praktyczność i użyteczność maszyny można rozpoznać dopiero po jej wypróbowaniu w pracy szeregu miesięcy. Na pierwszy rzut oka maszyna może wydawać się wspaniale zbudowaną i pewną w robocie, ale w pracy dopiero ukazują się jej błędy, tamujące sprawność i ciągłość pracy, tem samem gospodarczo nieekonomiczną.

Fachowiec-rolnik powie nam, iż posiada wystarczającą rutynę, aby mógł odróżnić złą od dobrej; w rzeczywistości jednak zapomina się o sile sugestywnej wymowy sprzedawcy, zachwalającego swój towar, i o woli każdej fabryki produkującej maszyny rolnicze, aby ewentualne niedociągnięcia konstrukcyjne umiejętnie zatuszować, lub też na walor wartościowy przetłumaczyć.

Egzystują jednakże pewne zasadnicze dane, które umożliwiają orjentację nabywcy, czy od tej maszyny można spodziewać się dobrej pracy, wytrzymałości itd. Ogólnikowo biorąc — dobra, nowoczesna młockarnia powinna wykazać przy pierwszej próbie, że:

przy najwyższych obrotach drganie jej jest minimalne. Gdy drży zbytnio, dowodzi to, że bęben (cylinder) nie jest należycie ustabilizowany lub że materjał zbożowy jest nieregularnie na szerokość rozdzielany.

Wszystkie szybkobieżne osie powinny posiadać łożyska kulkowe lub rolkowe, zaopatrzone dobremi przyrządami do oliwienia i łatwo dostępnemi także podczas ruchu maszyny. Dla osi wolnobieżnych okazały się najlepszemi łożyska pudełkowe, zamykające się szczelnie i niedozwalające zapruszenia łożysk, i łatwe do regulowania smaru przy pomocy śrubek.

Ciężar młocarni nie nadaje maszynie stabilizacji, bowiem tak lekka jak i ciężka, gdy niefortunnie zbudowana — stabilizacji nie wykaże. Stabilizacja nie jest też zależną od ilości poddawanego materjału do młocki, ale wyłącznie od dobrze przemyślanej budowy, z dobrze skonstruowanym bębnem, o silnych osiach bębna, o odpowiednio wytrzymałym koszu, o pewnych puszkach smarowych i z dobremi, dobrze zdymensjonowanemi łożyskami.

Należy uważać, aby pióra drewniane były z dobrego drzewa i tak wycięte, że przechodząc z grubego do cienkiego końca, brzegi ich były coraz więcej zaokrąglane, a przy pracy, aby wyginały się w obydwie strony, bowiem jednostronna zdolność wyginania się umożliwia szybkie łamanie przy energiczniejszym ruchu.

Wszystkie tarcze rzemieniowe powinny być dość dużych rozmiarów, a odległość dwóch do siebie należących tarcz powinna być możliwie najdalsza. Krótkie tryby rzemieniowe powodują zbytnie naciągnięcie pasów, niszcząc tem samem łożyska i powiększając zapotrzebowanie popędowej energji.

Celem umożliwienia lekkiego transportu, młocarnia powinna posiadać koła o szerokich obręczach i silnych osiach, aby nawet najgorszą drogą posuwać się mogła bez uszkodzenia.

Nowoczesna młocarnia posiada także przyrządzenia zabezpieczające, przy wszelkich częściach obrotowych lub o biegu dwukierunkowym, odpowiednio do istniejących prawnych rozporządzeń, które wymagają pewnego zakrycia wszystkich tarcz rzemiennych, zębów, trybów i wystających końców osi. Następnie wkłady, znajdujące się przy otworze bębna, powinny być tak zabezpieczone, aby nie wypadły, nie wpadły do bębna i aby one nie mogły pracownika ręki uchwycić.

Wszystkie części, wymagające ciągłego dozoru i obsługi, muszą być łatwo dostępne.

Znając te podstawowe wymogi maszyny, możemy rzeczywiście z pierwszego wejrzenia ocenić jej wartość użytkową, odpowiednio do nowoczesnych wymogów. Maszyna powinna być budowana możliwie prostolinijnie; im mniej rzemieni, osi, łożysk i panewek posiada — tem lepszą jest.

Jeżeli sprawozdawca ofiarowuje długookresową gwarancję, to i to udowadnia poniekąd pewność funkcji i to, że do budowy użyto dobrych materjałów i w dobrem wykonaniu.

Oczywiście, że i marka firmowa odgrywa pewną rolę w gwarancji. Fabryka mniej skrupulatna nie cieszy się rozgłosem i nie bywa przez sąsiadów polecaną.

Najważniejszą częścią składową młocarni jest jej bęben. Musi on być wystarczająco ciężki, dobrze zbalansowany, by przy naporze słomy nie tracił ilości swych obrotów i aby nawet przy nierównem nakładaniu materjału mógł zawsze równo pracować. Jakkolwiek, ogólnie biorąc fakt, że czy to jest bęben zamknięty czy też otwarty, nie ustala wartości maszyny, to przecież stwierdzić należy, że bęben zamknięty, przy równej ciężkości nawet posiada większą siłę rozpędową od otwartego i właśnie maszyny o bębnach zamkniętych wymagają mniejszej siły popędowej. Podczas spoczynku maszyny do bębna zamkniętego nie przedostaje się i nie osiada w nim kurz lub inne nieczystości. Przy zapędzie motorowym, ze względu na ekonomicznie zużywanie siły należy dać pierwszeństwo maszynom o bębnach zamkniętych, natomiast przy zapędzie lokomobilowym lub kieratowym koszt

siły przedstawia się inaczej, to też można używać maszynę z bębnem otwartym.

Średnica bębna nie powinna być niższą od 275 milimetrów, bowiem przy mniejszym rozmiarze zachodzą wypadki przekrzywień bębna. Długość bębna waha się od 1500—1800 milimetrów. Przy wielkich młocarniach, z bębnem o średnicy powyżej 500 mm., długość bębna wynosi od 1200—1700 mm. Im dłuższy jest bęben, tem szerszemi są płaszczyzny sił. Przy motorowym zapędzie ostatecznie wystarczającą długością cylindra jest 1800 mm., zaś przy zapędzie parowym 1700 mm. Bęben powinien być możliwie najdalej do tyłu posunięty, aby sita tuż ku jego ścianie dochodziły, co zapobiega traceniu ziarna.

Przy małych młocarniach wystarczy kosz pojedyńczy, przy wielkich powinien być składany czyli podwójny, bowiem można go lepiej ustawić. Gdy po dłuższem używaniu otarły się sztabki kosza, to powinny się one dać odkręcić, aby otarcie samego kosza uniemożliwić. Przy nowoczesnej młocarni ustawianie kosza przy pomocy próby palców byłoby nonsensem, bowiem do tego są podwójne śruby korbowe.

O najlepszym sposobie oczyszczania mniemania są wciąż jeszcze podzielone pomiędzy systemy powietrzno-ssące i powietrzno-tłoczne, bowiem obydwa systemy okazały się w pewnych warunkach odpowiedniemi. Jednakowoż postęp wiedzy i najnowsza wszechstronna praktyka udowodniły, że nowoczesna młocarnia powinna posiadać przyrząd dmący, który pomniejsza kurz, oszczędza pracę, ponieważ równocześnie z młocką samoczynnie wyrzuca i na przeznaczone miejsce składa.

Czy sortownik ma być cylindryczny albo sitowy, praktyka łatwą daje odpowiedz na korzyść sitowego. Cylinder posiada więcej odkładających płaszczyzn, to też i większej siły zapędowej wymaga. Podczas ruchu maszyny, z powodu nagromadzenia ziarna, cylindra nie można tak łatwo zwężać i zwężanie wymaga dłuższego czasu, gdy natomiast sita mogą być łatwo i szybko wymieniane.

Do młocarni należą różne uboczne przyrządy, jak aparaty dmące dla słomy krótkiej, samo- i dalekoodkładne, przyrządy do dźwigania worów, targacze słomy itp., lecz nabywanie tych zależy już wyłącznie od lokalnej gospodarczej potrzeby. W każdym razie możemy tu powiedzieć, że zbytnie przeciążenie pracy aparatami pomocniczemi często nie kalkuluje się ekonomicznie.

Kupując młocarnię, należy przy obliczaniu wziąć w rachubę zbiory lat mokrych, zachwaszczone nadmiernie silnemi badylami itp., aby maszyna mogła w najgorszych nawet warunkach podołać potrzebie. Wydajność młockarni w czystem ziarnie powinna wynosić 600—900 kilogramów w godzinie, jednakże na nieprzewidziane w pracy wypadki należy odliczyć conajmniej 10 proc. z czasu.

O dobroci młocarni świadczy także procentowość utraty ziarna. Dotąd niepodobieństwem było i prawdopodobnie pozostanie, aby można był oodciągnąć ziarno w stu procentach. Według naukowych badań normalna strata ziarna sięga pół do jednego procentu z ilości. Jeżeli maszyna odpowiada tej normie, to jest młocarnią dobrą. Rozumie się, że osiągnąąć to można przy ziarnie zdrowem i przy prawidłowej młócce; gdy atoli zboże jest mokre, niedojrzałe, zachwaszczone, wtedy o żadnej normie mówić nie można.

W powyższych zdaniach podaliśmy rozliczne dane, mogące dobrze służyć przy wyborze do kupna młockarni.

Zetge.

Jaką powinna być kopaczka?

Przysłowie: „Czas to pieniądz!" nigdzie słuszniej zastosowane być nie może, jak w rolnictwie wogóle, a w szczególności przy kopaniu ziemniaków. Tani produkt wymaga taniej pracy. Ziemniaki są produktem masowym, tanim, lecz równocześnie delikatnym, to też i praca przy nich musi być odpowiednią.

Do wydobywania ziemniaków z ziemi najlepszym okazał się ruch motyki umiejętną ręką prowadzonej, tak, aby największą ilość z pod krzaka jednym ruchem wygarnąć, i to bez uszkodzenia. To też dotąd technika nic innego nie wymyśliła, jak naśladownictwo ruchu ludzkiej ręki. Wszystkie kopaczki, które znalazły praktyczne zastosowanie, ruch ten naśladują. Przy kupnie kopaczki chodzi jedynie o to, która z nich ten ruch najlepiej naśladuje, a także i o to, która w pracy swej jak najwydajniejszą i w wytrwałości pewną się okazuje.

Nie mam zamiaru reklamowania tej czy innej firmy, bo to do mnie nie należy. Pragnę tylko zwrócić uwagę sfer zainteresowanych, że dobra kopaczka, prócz należytego kopania, powinna przerabiać ziemię lepiej niż ręką, nie powinna pozostawiać w ziemi ani jednego kłęba a wykopane kłęby równą linją składać, by mogły być nie pojedyńczo, ale drucianemi widłami łatwo zbierane.

Kopaczki do ziemniaków powinny być szeroko rozpowszechniane; pracują przecież dwa razy prędzej i dwa razy taniej, aniżeli ręką, to też ich niewygórowana cena, już przy wykopaniu trzydziestu hektarów pokrywa się oszczędnością na robociźnie.

Agitacja wśród włościaństwa mniejszego, celem rozpowszechniania nowoczesnych pomocniczych przyrządów gospodarczych, jest jeszcze wciąż niedostateczna i w tym kierunku należałoby włożyć trochę więcej inicjatywy.

Zetge.

Porównanie kosztów przy wybieraniu ziemniaków ręczną motyką i mechaniczną kopaczką

Jak w każdym przemyśle, tak i w rolnictwie kalkulacja kosztów eksploatacyjnych jest pierwszorzędną potrzebą. Powyżej omówiliśmy już wyższość praktyczną kopaczki przy kopaniu ziemniaków, jako produktu masowego i taniego. Tu musimy jednakże cyfrowo udowodnić korzyści i opłacalność mechanicznej kopaczki. Za podstawę obliczenia przyjmujemy 30 hektarów plonu i 30 zatrudnionych ludzi.

Zestawmy najpierw koszt kopania ręcznego:

Przy początku kopania 30 ludzi wykopie dziennie jeden hektar, lecz wydajność ta zmniejsza się bardzo szybko z dnia na dzień, z powodu krótszych, mglistych

lub dżdżystych dni, a także i wyczerpywania się sił fizycznych, tak, że w rezultacie czas wykopania jednego hektara rozciągnąć trzeba na 60 ludzi w jednym dniu, co uczyni przy trzydziestu hektarach 1800 dniówek po 3 zł., razem 5.400 zł. Licząc szczególniej dobry plon po 200 korcy z hektara, to na każdy korzec wypadnie 90 groszy kosztu ręcznego kopania. Koszt ten jednak można śmiało zaokrąglić do jednego złotego, licząc straty wynikłe z pozostawienia w roli niewybranych ziemniaków.

A teraz porównajmy koszt wybierania ziemniaków kopaczką.

Aby kopaczka sprawnie pracowała, należy dodać jej energiczny dozór, stosunkowo dużo ludzi i pracę ich tak zorganizować, żeby maszyna ani chwili nie stała i nie czekała, aż głęby wydobyte wyzbierają. Jakkolwiek fabryki maszyn rolniczych twierdzą, że do obsłużenia kopaczki wystarczy 15—20 ludzi, my jednak, na podstawie doświadczenia, pod warunkiem, że kopaczka jest dobrej marki i nienagannie pracuje uważamy, że 30 ludzi jest koniecznych, uwzględniając w tem także i dnie cięższej pracy, dnie mokre i krótsze. Motykowanie jest ciężkie, wymaga większego wysiłku i wprawy, lecz do zbierania ziemniaków można użyć siły słabsze, wyrostków, przeto i tańsze. Niech ich dzienna płaca będzie pomimo to dość wysoka, np. 2 zł. za dniówkę.

Dobra kopaczka, wliczywszy także dnie ciężkie, przy takiej ludzkiej obsadzie wykopie przeciętnie półtora hektara dziennie, zatem koszt dzienny 30-tu ludzi

wyniesie	60.— zł.
4 konie po 10 złotych	40.— zł.
1 fornal z utrzymaniem	10.— zł.
smary i inne nieprzewidziane	3.— zł
razem dziennie	113.— zł.

Ponieważ 30 hektarów wykopujemy kopaczką w 15 dniach, koszt ogólny wyniesie 1 695 zł, czyli na jeden korzec wypadnie 28.2, lub równe 30 groszy.

Jest tu oczywisty zysk przy kopaniu kopaczką 3 600 zł przy wykopaniu 30 hektarów. Gdybyśmy nawet bardzo sceptycznie patrzyli się na powyższe cyfry i zysk o połowę zredukowali, to i tak cyfra zł 1 800 jest dość imponującą, aby w kopaniu ziemniaków kopaczce oddać pierwszeństwo.

Myślimy, że skrócenie czasu kopania o połowę, szczególniej na folwarkach dużych już samo w sobie zawiera możliwości nie do pogardzenia.

Również zapotrzebowanie pracownika w połowie ilości i jakości i to właśnie w czasie późnojesiennym, gdy zdobycie go jest najtrudniejszą kwestją — przemawia za zmechanizowaniem pracy.

Jeszcze egzystuje trzeci czynnik bardzo ważny, mianowicie wcześniejszę oddanie dobrze spulchnionej roli pod późne zasiewy zimowe, jak również krótszy czas zatrudniania fornalek przy zwożeniu wykopanych ziemniaków, oraz możliwość rychlejszego zakopcowania.

Jeżeli większych gospodarstw bez mechanicznej kopaczki wyobrazić sobie niepodobna, to przecież i mniejszym rolnym gospodarstwom jest ona nieodzowną. Czas i koszt jest wszystkim jednakowo drogi, a nawet śmiało twierdzić możemy, że są one najdroższe właśnie małym rolnikom, którzy przecież z swych szczupłych gospodarstw jak największe zyski wyciągnąć powinni. Jeżeli nabycie kopaczki każdemu z osobna staje się ekonomiczną niemożliwością, to przecież nabywanie wspólne przez kilku sąsiadów jest łatwe. Wspólnemi siłami nabywać, wspólnemi siłami obsłużyć i kolejno wykorzystać w pracy kopaczką mechaniczną może i powinna każda, choćby najmniejsza wioska.

Jeżeli u małorolnych gospodarzy egzystuje brak podobnej inicjatywy, to Kółka Rolnicze powinny zainteresować się tem o wiele lepiej, niż to dotąd czynią.

Zetge.

Elektryczność w małych gospodarstwach mlecznych

W małych gospodarstwach ręczny udój mleka i ręczne przerobienie tegoż zabiera bardzo dużo drogiego czasu, szczególniej gospodyni, zajętej zwykle przez kilka godzin przy odciąganiu śmietany i wyrobie masła.

W połaciach już dość dobrze zelektryfikowanych naszego kraju, jak Pomorze i Poznańskie, zaczynają już mniejsi rolnicy rozumieć potrzebę posługiwania się elektrycznością nietylko jako siły zapędowej młocarń i sieczkarń, ale także przy przeróbce mleka.

Najpożyteczniejszą i najwięcej rozpowszechnioną maszyną jest mleczna centryfuga, której już niebawem nawet na najmniejszem gospodarstwie nie braknie. Nowoczesna centryfuga może być nastawioną na dowolną ilość godzinowej wydajności, jest silnie zbudowana i tak precyzyjnie wykonana, że umożliwia nawet najzupełniejsze odtłuszczenie mleka. Przytem daje się łatwo oczyszczać, a w pracy gwarantuje najzupełniejszą higjenę.

Centryfugi są przeważnie dwojakiego systemu: talerzykowe i lejkowe. Talerzykowe zdają się lepiej odciągać śmietanę, to znaczy szybciej. Przy nabywaniu centryfugi należy co do rozmiaru kierować się tą zasadą, aby posiadane do przeróbki mleko mogła ona w przeciągu dziesięciu minut przerobić, bowiem po tym czasie mleko oziębia się znacznie, co utrudnia dobrą i wydajną pracę. Gdy sprzedawcy powiemy, ile posiadamy mleka do jednorazowego odśmietankowania, to on już napewno będzie wiedział która wielkość centryfugi tej ilości odpowiada.

Znana nam użyteczność centryfugi uwidacznia się jednakże w całej pełni dopiero wtedy, gdy połączymy ją z elektrycznym motorem. Do dobrego odciągnięcia śmietany potrzebne są ujednostajnione ruchy, których ręką nigdy tak dokładnie jak motorem ujednostajnić nie można. Elektrycznie pędzony seperator umożliwia natychmiastową przeróbkę ciepłego jeszcze mleka, gdy przy ręcznej pracy o tem pomyśleć nawet nie można, ponieważ gospodyni zajęta jest zwykle w tym czasie także innemi czynnościami.

Te gospodarstwa, które posiadają zaprowadzoną siłę elektryczną do zapędu młócarń i sieczkarń, powinny nabyć i zainstalować osobne małe motorki do zapędu separatora i maszynki do robienia masła, a nie urządzać transmisji od głównego motoru, ponieważ nietylko pasy i transmisje kosztują więcej, ale i motor większy większą ilość energji zużywa.

Małe gospodarstwa mleczne powinny zaopatrzyć się w trzy maszynki, a to: seperator (centryfuga), maszynkę do robienia masła i maszynkę do ugniatania masła, do których obsługi wystarczy jeden mały motorek, choćby nawet wszystkie trzy maszynki miały równocześnie pracować, co się przecież rzadko zdarza.

Maszynka do robienia masła jest w formie beczułeczki, przez którą przechodzi oś pozioma i którą oprowadza się w rotacyjny ruch. Ośka leży na dwu żelaznych podstawach i jest zaopatrzona prócz tarczy rzemieniowej do elektrycznego zapędu także korbką ręczną. Tak samo zaopatrzona w korbkę jest centryfugą, aby w razie ewentualnego braku elektryki można było je ręczną siłą poruszać.

Maszyna do robienia masła powinna czynić około 50 obrotów w minucie. Wielkość jej zależną jest od posiadanej do przeróbki śmietany. Należy nadmienić, że maszyny beczułkowe są praktycznie najlepszemi, ponieważ wydają masło pierwszej jakości, są łatwe i lekkie w obsłudze i w oczyszczaniu.

Maszyna do wyciskania masła nie jest jeszcze tak rozpowszechniona, jak w rzeczywistości na to zasługuje, przepłukując i wyciskając masło z resztek mleka i piany, czyniąc go świeżopachnącem i czystem, a cała ta czynność trwa 6 do 10 minut.

Wszystkie te trzy maszyny wymagają najwyższej czystości i stałego dobrego oliwienia, poza tem są prawie nie do zużycia.

Zetge.

Maszyny rolnicze dla chłopów rumuńskich

Ministerstwo Rolnictwa założyło przy Związku Izb Rolniczych specjalną komisję, której zadaniem jest dostarczanie chłopom dobrych maszyn rolniczych. Maszyny te, które zakupywane będą przez Ministerstwo Rolnictwa, za pośrednictwem komisji sprzedawane będą na dogodnych warunkach pojedyńczym gospodarzom, spółdzielniom rolniczym, izbom rolniczym itp. Biedni chłopi za nieznaczną opłatą korzystać będą mogli z maszyn, należących do izb rolniczych. Organizacje rolnicze, zakupujące większą ilość maszyn, płacić będą tylko 75 proc. ich wartości, a różnicę w cenie sprzedaży pokryje skarb państwa.

Kredyty a maszyny rolnicze

Ruch handlowy maszynami rolniczemi nie był mniejszy od miesiąca poprzedniego. Poza tem wchodziły w rachubę duże objekty dla gospodarstw dworskich. Jednak nabywcy domagali się dłuższych niż dotychczas kredytów, powołując się na coraz bardziej wzrastającą konkurencję fabryk zagranicznych (niemieckich i czeskich) oraz matywując swoje żądania słabą siłą płatniczą rolników przy dzisiejszych cenach za zboże.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Wystawa budowlana w Warszawie

Projekt urządzenia wystawy budowlanej, powzięty przez niżej wymienionych założycieli Towarzystwa Wystawy Budowlanej w Warszawie, zaczyna przybierać realne kształty. Wspomniane Towarzystwo projektuje urządzenie tej wystawy w roku 1932. Obecnie prowadzone są prace organizacyjne. Program wystawy już ustalony. Cała wystawa podzieloną będzie na 9 zasadniczych działów:

1) Produkcja materjałów budowlanych (przemysł); 2) Materjały budowlane; 3) Rzemiosła związane z budownictwem; 4) Architektura i budownictwo; 5) Konstrukcje budowlane; 6) Prowadzenie budowy; 7) Organizacja i finansowanie budownictwa; 8) Kultura budownictwa; 9) Wzorowo wybudowane i urządzone domy mieszkalne.

Założycielami T-wa Wystawy Budowlanej w Warszawie są pp.: prezydent Słomiński, inż. Piotr Drzewiecki, Adam Wolmar, Henryk Martens, Mieczysław Schenk i inni.

Czego dowodem jest przedłużenie niemiecko-polskiego prowizorjum drzewnego?

Z dniem 1 października rb. minął ostateczny termin wypowiedzenia niemiecko-polskiego prowizorjum drzewnego, zawartego w ubiegłym roku, wobec czego układ ten zyskał moc obowiązującą do dnia 31 grudnia 1930 r. Prowizoryczny ten układ w sprawie obrotu drzewem z Niemcami, zdaniem Naczelnej Rady Związków Drzewnych w Polsce, niewątpliwie jest dla nas korzystny. Niemniej jednak jest on niezbędny i Niemcom, jeżeli pomimo głośnych protestów ze strony pism nacjonalistcznych, zdecydowali się układ ten przedłużyć.

Polska jest niezawodnie głównym i najdogodniejszym dostawcą materjału dla niemieckiego przemysłu drzewnego, to też jest rzeczą zupełnie jasną, że Niemcy troszcząc się o rozwój tej gałęzi swego przemysłu, dbają o stały, niepodlegający żadnym wstrząsom dopływ drzewa z Polski.

Za wypowiedzeniem prowizorjum w dniu 1 października nastąpiłaby niewątpliwie zwyżka cen na niemieckim rynku drzewnym.

Wypowiedzenie więc prowizorjum przekreśliłoby stabilizację stosunków i zdezorganizowałoby rynek niemiecki, przyczyniając się tem samem do wzmożenia trudności, z któremi walczyć musi niemiecki przemysł drzewny.

W takich warunkach, nie można się dziwić, że Niemcy, nie zważając na opozycyjne stanowisko swej prasy, rozumiejąc własną korzyść, pragną nadal porozumienia z Polską w sprawie obrotu drzewem i że wskutek tego prowizorjum drzewne, zgodnie z odpowiednią klauzulą układu, automatycznie zostało przedłużone na następny rok. Obydwa państwa, przedłużając ten układ, dały wyraz zrozumienia swej wzajemnej zależności. W następstwie tego należy się spodziewać obustronnych starań o utrzymanie ciągłości w stosunkach, koniecznej dla normalnego obrotu towarowego.

Produkcja i sprzedaż mebli biurowych w Polsce

Początków produkcji mebli biurowych w Polsce szukać należy w roku 1916. W roku 1918 rozwój tej produkcji przybiera szybsze tempo i od tego czasu jest on pomyślny. Jedna z fabryk łódzkich, dziś już nie istniejąca, rozpoczęła produkcję mebli biurowych systemu amerykańskiego i szwedzkiego, a na niej wzorowały się inne fabryki, które powstały później.

Polska produkcja mebli biurowych stanęła sbybko na wysokim poziomie, to też zaspokaja ona niemal zupełnie zapotrzebowanie w kraju, tak, że import mebli biurowych do Polski jest minimalny.

W Polsce pracuje obecnie 5 większych fabryk mebli biurowych, poza tem kilka fabryk obok innej produkcji prowadzi również produkcję mebli biurowych.

Zapotrzebowania na meble biurowe na rynku krajowym stale zwiększają się dzięki coraz większemu zrozumieniu przez sfery rządowe, komunalne i gospodarcze doniosłego znaczenia normalizacji i nowoczesnej organizacji pracy biurowej, estetyki itp., do czego potrzebne są odpowiednie urządzenia biurowe.

Największe zamówienia przemysł krajowy otrzymuje od instytucyj rządowych.

Sprzedaż mebli biurowych odbywa się u nas przeważnie za gotówkę, chociaż w ostatnich czasach ze strony odbiorców coraz częściej wysuwane są żądania sprzedaży na kredyt. Udzielanie kredytu jest dla przemysłu krajowego uciążliwe i trudne do zrealizowania, gdyż przemysł sam dotkliwie odczuwa brak kredytów, a najważniejsze wydatki związane z produkcją jak zakup surowców, robocizna itp. pokrywać musi gotówką. Ceny drzewa na rynku wewnętrznym jak wiadomo są wysokie, znacznie wyższe od cen eksportowych. Jedną ze słabszych stron krajowego przemysł mebli biurowych jest brak eksportu na rynki zagraniczne.

Przyczyniają się do tego oczywiste trudności kredytowe, ale najważniejszą przyczyną są nader liczne gatunki i systemy mebli biurowych, uniemożliwiające masową produkcję, ze względu na to, że przemysł krajowy nie posiada wielkich kapitałów na sprowadzenie większej ilości drogich maszyn i urządzeń technicznych.

Dotychczas więc musimy się zadowolnić pokryciem przez naszą produkcję mebli biurowych tylko zapotrzebowania wewnątrz kraju. Ponieważ jednak objawia się stały rozwój i szybki postęp techniczny w tej dziedzinie krajowej wytwórczości, spodziewać się możemy, że nasze meble biurowe w krótkim czasie i bez wielkich trudności zdołają sobie pozyskać również rynki zagraniczne.

Z przemysłu budowlanego

Wiele polskich przedsiębiorstw budowlanych znalazło się w bieżącym roku w ciężkiej sytuacji finansowej, z powodu ogólnego zastoju w przemyśle budowlanym, wywołanego ograniczeniem kredytów przeznaczonych na budownictwo.

Po okresie stosunkowego ożywienia w r. 1927 i 1928 przemysł budowlany zmuszony był przystosować się do zmienionych warunków r. 1929 i odpowiednio ograniczyć swoją działalność. Możemy jednakowoż z uznaniem stwierdzić, że naogół nasz przemysł budowlany zdołał pomyślnie opanować sytuację i przystosować swoją działalność do obecnej konjunktury. Pokaźną rolę w tem odegrały związki i stowarzyszenia zawodowe przemysłu budowlanego, śpiesząc swym członkom z odpowiednią radą, a nawet i poparciem. Wpłynęło to na uspokojenie sytuacji i na złagodzenie trudności płatniczych.

W wielu wypadkach znacznie się poprawiła wypłacalność poszczególnych przedsiębiorstw budowlanych, zmniejszyła się ilość protestów. Tylko nieliczne firmy, przeważnie nienależące do zawodowych organizacyj przemysłu budowlanego, wskutek nieodpowiedniej administracji, znalazły się w położeniu bez wyjścia.

Z przemysłu cementowego

Zbyt na cement, utrzymujący się doniedawna na wysokim poziomie, w ostatnim czasie znacznie spadł, a to z powodu zastoju w ruchu budowlanym i ogólnej stagnacji. Z kół zainteresowanych dochodzą informacje, że również i eksport jest znacznie mniejszy w porównaniu z rokiem ubiegłym. Jednakowoż pewne dane wskazują na to, że obecnie organizacja przemysłu cementowego wysili się bardziej na ponowne podniesienie eksportu, w związku z zapowiadającemi się na czas dłuższy trudnościami zbytu wewnętrznego.

*

Przed kilku dniami ukazała się w prasie wiadomość, że w Krakowie zawieszono roboty budowlane z powodu braku cementu. Oczywiście, na podstawie wspomnianego faktu, nie może tu być mowy o tem, że nasza produkcja z trudnością zaspakaja wewnętrzne zapotrzebowanie na cement.

Sprawę tę w następujący sposób wyjaśnia na łamach prasy prezes zrzeszenia cementowni dr. V. Kutten:

„O braku cementu w fabrykach niema mowy. We wszystkich cementowniach magazyny są przepełnione. Tak samo nieuzasadnione byłoby twierdzenie, że eksport może wpłynąć na obsługi rynku wewnętrznego.

Naogół cementownie wysyłają towar w trzy dni po otrzymaniu zlecenia, a jeśli gdziekolwiek następuje opóźnienie w wysyłce, to przyczyna tego tkwi nie w stosunkach fabrycznych, lecz w innych warunkach, od fabryki nie zależnych.

Centrocement, otrzymawszy zlecenie, przepisuje je natychmiast odnośnej fabryce, która odrazu zwraca się o podstawienie odpowiednich wagonów do swojej stacji kolejowej.

W ostatnim czasie zdarzało się, że na jednej lub drugiej stacji z rozmaitych powodów brakło wagonów, zdatnych na ładunek cementu, wobec czego dana fabryka zalegała z wysyłkami.

O ile chodzi o konkretny wypadek w Krakowie, to dostawa cementu nastąpiła jeszcze przed ukazaniem się wiadomości w prasie. Należy przytem zaznaczyć, że o ile budowa staje z powodu braku cementu, to w pierwszym rzędzie jest to wina kierownictwa budowy, że czeka z zamówieniem na ostatnią chwilę.

Jest jasnem, że największe natężenie wysyłkowe przypada właśnie na koniec sezonu, co powoduje w następstwie podobne wypadki.

Odpowiedzialność za powyższe niedomagania w żadnym razie nie może spadać na przemysł cementowy, o którego punktualności w wykonywaniu zamówień panuje jak najlepsza opinja w kraju i zagranicą.

Jest to tem oczywistsze, że szybka wysyłka leży przedewszystkiem w interesie tego przemysłu".

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 4. 10. Ceny orjentacyjne w zł za 1 000 sztuk loco wagon: cegła zwyczajna palona 90, dachówka karpiówka 160; za 100 kg.: wapno palone 6.25, cement w beczkach 11.30, w workach 10.50, gips murarski 7, belki żelazne (cena zasadnicza) 52, żelazo do żelbetu (cena zasadnicza) 47, blacha cynkowa 172; za 1 m.³: żwir rzeczny 28.50, piasek 9, drzewo kant. topowane 100, rżnięte 130, deski stolarskie sosnowe 180, dębowe 260; za 1 m.²: tafelki ter. posadz. białe 21.30, glazurowane 23.50, papa nr. 000 0.95; za 100 kg. loso skład asfalt izolacyjny 13; za 1 kg. loco skład: ton 0.07, pokost 2.60 terpentyna zwyczajna 1.60, klej kostny 2.85, skórny 4.30, kreda pławiona 0.15, biel cynkowa 1.90, lakier biały krajowy 5, kit pokostowy 1.20.

Bydgoszcz, 4. 10. Ceny orjentacyjne w zł za 1 m.²: papa dachowa nr 80 a 0.85, nr. 100 a 0.74, nr. 125 a 0.61, nr. 150 a 0.51, nr. 200 a 0.41, nr. 250 a 0.36; za 100 kg.: lepnik brutto za netto 23.50, smoła 23.50, carbolineum netto 34, mąka szamotowa netto 16 wapno (wagonowo) loco stacja załadowania 4.15.

Wilno, 4. 10. Na rynku materjałów drzewnych w dalszym ciągu panuje zastój. Ceny za 1 metr ³ w zł: deski sosnowe czyste 120, półczyste I gat. 90, II gat. 60, łaty 115, kantóka do 20 cm. grubości 120, od 20 do 30 cm. i wyżej 125—130, bale 125, kloce 60—70, deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 200—240, klonowe 200—240, jesionowe 200—240, grabowe 300—350, brzozowe 140—150, olszowe 120—130.

DRZEWO.

Wilno, 4. 10. Obroty minimalne. Ceny orjentacyjnej w zł za 1 m.³: deski sosnowe czyste 110—120, półczyste I gat. 80—90, II gat. 55—60, kantówki 110—115, bale 120—125, kloce grubości do 20 cm. 55—60, od 20—30 cm. 65—70, deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 200—240, klonowe 200—240, jesionowe 200—240, grabowe 300—350, brzozowe 130—140, olszowe 120—130.

Katowice, 4. 10. Ceny orjentacyjne drzewa budowlanego w zł za 1 m.³ loco skład Katowice: belki 130—140, szalówka 95—100, łaty 130, stolarka 180—225 dębina 250—300, kopalniaki dol. 4.50—4.75.

Lwów, 4. 10. Na rynku drzewa tartego sytuacja niezmieniona. Dotychczasowa umowa między Polską a Niemcami nie została zerwana z dniem 1 października, tem samem przedłuża się ona automatycznie na cały rok następny.

Lublin, 4. 10. Na rynku drzewnym w dalszym ciągu ożywienie małe. Ceny utrzymują się z ubiegłego tygodnia przy tendencji nieco słabszej. Poszukiwany jest materjał dębowy.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 4. 10. Ceny orjentacyjne w zł za 1 kg.: cyna Banka w blokach 11, ołów hutniczy w blokach 1.25, cynk hutniczy 1.40, antymon 2.10, aluminjum 4.30, blacha cynkowa — cena zasadnicza 1.70, blacha miedziana 4.80—5.50, blacha mosiężna 3.80—5.

Katowice, 4. 10. Surówka odlewnicza Huty Pokoju nr. 1 (Friedenshütte P. G. S.), oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzyswa dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z og. odp. w Warszawie, Sienna 11 cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Sosnowiec, 4. 10. Fabryka L. Piątkowskiego w Sosnowcu podaje następujące ceny metali, jako zasadnicze za 1 kg. f-co Sosnowiec: Blacha miedziana zł 4.85, blacha mosiężna 3.60, pręty miedziane 4.45, pręty mosiężne 3.60, drut miedziany 4.70, drut mosiężny 4.30.

Katowice, 4. 10. Zapotrzebowanie na minię i glejtę mierne. Ceny za 100 kg. w hurcie loco skład Katowice: Minia I gat. zł 168, II gat. 158, glejta ołowiana I gat. 168, II gat. 158, biel cynkowa 154, biel ołowiana 238.

CENY MATERJAŁÓW OGNIOTRWAŁYCH.

ustalone w Związku Fabryk Wyrobów Ogniotrwałych, Kamionkowych i Ceramiki Szlachetnej:

	za 100 kg.:
Cegła ogniotrwała zwyczajna, 29/30 st. Segera	105.— zł.
cegła kopulakowa II, 31 st. Segera	126.— „
cegła kopulakowa I 32 st. Segera	151.— „
glina mielona III	55.— „
glina mielona II	70.— „
glina mielona I	87.50 „
mączka szamotowa II	82.50 „
mączka szamotowa I	106.— „
mączka szamotowa 0	150.— „
zaprawa szamotowa III	71.— „
zaprawa szamotowa II	83.— „
zaprawa szamotowa I	92.— „
zaprawa szamotowa 0	130.— „

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 20 września 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za tonę franco wagon stacja załadowania:	Zł. gr.
Surówka „Starachowicka" franco wagon huta Nr. 0	215.—
„ „ „ „ „ Nr. 1	210.—
„ „ „ „ „ Nr. 2	205.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	185.—
Żelazo handlowe krajowe	350 +2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Walcówka, drut okrągły od 5½13 mm., kwadratowy	
Bednarka zimno walcowana	—.—
od 5¼—8 mm.	398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525 +2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląskj miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	135.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa	150.—
Glina ogniotrwała mielona	60.—
Mączka szamotowa	80.—
Zaprawa szamotowa	70.—
Kamjeń wapienny	7.—

CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYŃSKIEJ W D. 26. IX. 1929 R. W ZŁOTYCH PO KURSIE DNIA ZA TONĘ METR.

Cyna standard 8715, cynk huniczy 1015, miedź elektrolityczna 3594 miedź standard 3150, ołów miękki 1004, srebro za 1 kg. 136.

CENY RUR ŻELIWNYCH.

Centralne Biuro Sprzedaży Polskich Odlewni Rur w Warszawie, ul. Nowy Świat 35 notuje w dn. 6. 2. 1929 następujące ceny w złotych za 100 kg., obowiązujące do odwołania: Rury wodociągowe (stojąco lane) zł 58.50, plus dopłata rozmiarowa, fasony zależnie od typu i rozmiaru o zł 13 do 25 drożej za 100 kg.

Ceny powyższe należy rozumieć franco wagon stacja załadowania przy pełnowagonowych zamówieniach.

ZŁOTY W DNIU 4 PAŹDZIERNIKA 1929 r.

Gdańsk przekaz 57.61—57.75, gotówka 57.64—57.78, Berlin przekaz na Warszawę 46.925—47.125, Poznań 46.95—47.15, Katowice 46.925—47.125, gotówka grube 46,875—47.275, Zurych przekaz 58.075, Londyn przekaz 43.34, N. Jork przekaz 11.25, Budapeszt gotówka 64.05—64.35, Wiedeń przekaz 79.555—79.865.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG.

Oddział mechaniczny Dyr. Kol. Państw. w Poznaniu rozpisuje przetarg publiczny na odwózkę węgla deputatowego w ilości 200 ton dziennie.

Dokładne informacje otrzymać można na dworcu kolejowym w Poznaniu, w biurze nr „5".

Oferty z podaniem ceny za zwózkę węgla z terenu kolejowego do mieszkania danego pracownika kol. z złożeniem takowego w koszach do piwnicy (sklepu), należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem wskazującym zawartość, włożyć do koperty bez firmy i nieprzejrzystej i nadesłać do Oddziału mechanicznego lub złożyć do skrzynki ofertowej na pokoju nr. 5, najpóźniej do dnia 5 listopada 1929 roku, godziny 10, gdyż w dniu tym po godzinie 10 nastąpi otwarcie ofert w biurze Naczelnika Oddziału.

Koperta bez firmy winna być zaopatrzona w napis:

„Odwózka węgla deputatowego dla personelu kolejowego".

Cena winna być wypisana w złotych obiegowych, cyfrowo i słownie.

Do oferty należy dołączyć kwit którejkolwiekbądź Głównej Kasy Kolejowej lub Państwowej na złożone wadjum w wysokości 100,— złotych. W razie nieuwzględnienia oferty, wadjum zwraca się. W razie przyjęcia oferty złożone wadjum winno być przy zawarciu umowy uzupełnione do przewidzianej jako kaucji kwoty 300,— złotych.

Oddział mechaniczny zastrzega sobie prawo wyboru oferenta bez względu na cenę. Oferty nieodpowiadające warunkom niniejszym nie będą rozpatrywane, a oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Naczelnik Kolejowego Oddziału Mechanicznego
Poznań — Dworzec
(—) Inżynier Meus.

OGŁOSZENIE LICYTACYJNE.

Dnia 11 października 1929 r. o godz. 11-tej sprzeda Urząd Celny na dworcu w Poznaniu, w drodze licytacji, następujące przedmioty:

6 aparatów do zbierania wełny szklanej;
1 aparat fizyczny (gimnastyczny);
1 obrabiarka do kartonaży;
8560 kg. pałeczek szklanych;
109 kg. tkanin wełnianych;
99 kg. części do pianin;
80 kg. drutu żelaznego;
19,5 kg. wyrobów z miedzi;
3 (trzy) rowery męskie.

Urząd Celny w Poznaniu.

OGŁOSZENIE.

Dnia 12 października b. r. sprzedam w drodze licytacji o godzinie 2 popoł.:

1) dryl żelazny, bardzo dobry;
2) szeroko bijącą młocarnię;
3) wialnia;
4) wóz 2 i pół ob.;
5) walec talerzowy, żelazny;
6) maszyny do brukwi;
7) zagrabiacz;
8) kultywator;
9) skibowiec;
10) pług hok.;
11) brony żelazne, lekkie i ciężkie;
12) 2 radła.

Anna Drożdrzyńska
w Gorzupi, poczta Krotoszyn

DOBROWOLNA LICYTACJA.

W poniedziałek, dnia 14 października 1929 r. odbędzie się z powodu likwidacji dzierżawy licytacja w Piotrkowicach poczta i stacja Damasławek, powiat Żnin.

Sprzedane będą:

Garnitur parowy do młócenia z elewatorem, prasa do słomy, śrótownik walcowy, pług motorowy, 16 wozów roboczych, 3 siewniki, opyłacz, siewnik do nawozów, 5 różnych wałów, 25 rozmaitych pługów, 6 kultywatorów, 5 rozmaitych młynków do zboża, 3 żniwiarki, 1 kosiarka, 4 grabie konne, 2 dołowniki, 2 sortowniki do ziemniaków, radła, zgębiacze itd.

Początek licytacji o godzinie 10,30.

Powózki oczekiwać będą na pociągi od Wągrowca i Gniezna o godzinie 10,10 na stacji w Damasławku.

Za poprzedniem porozumieniem udzieli się kredyt wekslowy.

Andrzej Dónaj,
dzierżawca domeny państw. w Piotrkowicach.

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 17 października r. b. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w „Monitorze Polskim" Nr. 223 z dnia 27 września 1929 roku.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Wojewódzki Wołyński — Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku ogłasza przetarg ofertowy na roboty przy urządzeniu instalacji oświetlenia elektrycznego w gmachach Okręgowego Urzędu Ziemskiego w Łucku i b. Zamku ks. Lubomirskich w Dubnie. Oferty należy wnosić do Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku z napisem: „Oferta na instalację oświetlenia elektrycznego w gmachach O. U. Z. w Łucku i b. Zamku w Dubnie" (na każdy objekt oddzielnie) do dnia 11 października 1929 roku, do godz. 12-tej.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu i miejscu o godzinie 12-tej.

Bliższe objaśnienia zawarte są w ogłoszeniu o przetargu, zamieszczonem w Dzienniku Urzędowym „Monitor Polski".

Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku.

PRZETARG

na wykonanie robót ziemnych przy budowie nowej szosy Radlin—Wodzisław. Podkłady ofertowe do nabycia w Urzędzie gminnym w Radlinie w godzinach urzędowych, t. j. od 8—12.

Termin składania ofert upływa dnia 15 października br. o godzinie 12-tej.

Zarząd gminy Radlin.

OGŁOSZENIE PRZETARGU

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach rozpisuje niniejszem pisemny publiczny przetarg ofertowy na wykonanie budowy linji kolejowej lokalnej normalnotorowej Cieszyn—Zebrzydowice—Moszczenica, Ruptawa, Cisówka i Zebrzydowice.

Przedmiotem przetargu jest wykonanie robót ziemnych podtorza wraz z przepustami, przejazdami, przełożeniem dróg i wód bieżących łącznie z dostarczeniem wszelkiego potrzebnego materjału budowlanego.

Plany szczegółowe, przedmiary, wykazy, przepisy techniczne, oraz ogólne i szczegółowe warunki wnoszenia pisemnych ofert i prowadzenia budowy przeglądać można w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, gmach Województwa, IV piętro pokój Nr. 890 od dnia 11 października 1929 r. w godzinach urzędowych.

Oferty wraz z załącznikami składać należy do dnia 22-go października 1929 r. godzina 11-ta w Kancelarji Wydziału Komunikacji pokój Nr. 874 w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na budowę linji kolejowej lokalnej Cieszyn-Zebrzydowice-Moszczenica los III" a to tylko na osobnych formularzach, które nabyć można w wyżej wspomnianym Urzędzie w cenie po 20,— zł.

Rozprawa ofertowa odbędzie się w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach gmach główny IV-te piętro pokój Nr. 915 dnia 22 października 1929 r .o godzinie 12-tej.

Wadjum w wysokości 3% łącznej ceny ofertowej złożyć należy przed terminem otwarcia ofert w Głównej Kasie Skarbowej w Katowicach w gotówce lub w papierach wartościowych w myśl rozporządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 1. X. 1927 r. L. 5284/III.

O wykonanie powyższej budowy ubiegać się mogą tylko firmy wykazujące się długoletnią praktyką w budowie kolei, odpowiednią zdolnolnością finansową, niezbędną dla uruchomienia budowy, wreszcie posiadaniem odpowiedniego inwentarza budowlanego.

Oferty na częściowe wykonanie dostaw lub prac budowlanych nie będą uwzględnione.

Śląski Urząd Wojewódzki zastrzega sobie wolny wybór oferenta.

Za Wojewodę:

(—) **Dr. Banaszkiewicz,** Naczelnik Wydziału Komunikacji.

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie budowy w stanie surowym szkoły w Piotrowicach Śląskich.

Termin składania ofert ustala się na dzień 18 października br. do godziny 12 w Urzędzie Gminnym w Piotrowicach Śl., gdzie nastąpi otwarcie ofert o godz. 12,30.

Do ofert należy dołączyć wadjum o wysokości 5 proc. sumy kosztorysu w gotówce lub papierach wartościowych przewidzianych odpowiedniem rozporządzeniem. Oferty mają być złożone na przepisanych formularzach w powyższym terminie.

Oferty z dopiskami lub poprawiane itp. będą unieważnione. Oddanie robót i wybór oferenta zastrzega się.

Formularze ofertowe i informacje udziela Urząd gminny. Warunki ogólne i szczegółowe obowiazują jak w Śl. Urzędzie Wojew.

Piotrowice, dnia 1 października 1929 roku.

Urząd Gminny.

(—) **Mrowiec**

PRZETARG PRZYMUSOWY.

Dnia 11-go października 1929 r. o godz. 15-tej sprzedawać będę w Rudzkim-moście najwięcej dającemu za gotówkę: 1 wóz roboczy.

Zbiórka licytantów przed rakarnią.

Gaca,

komornik sądowy w Tucholi, Plac Zamkowy 4.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza niniejszem ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę:

1. kostki	12.000	ton
2. tłucznia	36.000	ton
3. klinca	6.000	ton
4. grysiku	7.500	ton
5. kamienia łamanego	17.500	ton

Termin składania ofert 11 października br.

Bliższe szczegóły przetargu są ogłoszone w „Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego" Nr. 32.

Za Wojewodę:

Inż. Zawadowski m. p., Naczelnik Wydziału Robót Publ.

Magistrat m. Torunia, ogłasza

PRZETARG,

na prace budowlane przy budowie 4-ch baraków ośmiorodzinnych dla bezdomnych, pod Dębową Górą.

Podkładki kosztorysowe można nabyć w pokoju nr. 44 za zwrotem kosztów.

Termin składania ofert wyznacza się do 12. 10. 1929, godziny 11 rano.

Magistrat m. Torunia.

LICYTACJA OFERTOWA.

Elektrownia miejska rozpisuje niniejszem przetarg ofertowy na sprzedaż:

1) Używaną baterję akumulatorów, fabryka firmy „Tudor", typ J 112, w naczyniach J 224, pojemności 3,000 ampergodzin przy 3 godz. wyładowaniu. Baterja składa się z 278 sztuk elementów. Waga jednego elementu bez kwasu ca 577 kg.

2) Kompletny agregat do ładowania powyższej baterji, składający się z 4 maszyn, osadzonych na wspólnej podstawie (dwie prądnice 225—250 wolt, 1310—1080 amper, 750 obr. (min.), dwie prądnice 10—155 wolt, 2,000—1,000 amper, 750 obr. (min.). Do agregatu należą potrzebne opornice, tablice rozdzielcze z wyłącznikami, z automatami itp. Fabrykat firmy Siemens-Schuckert.

3) Dwie ładownice do ładowania baterji firmy Siemens-Schuckert, 1,000 amp. z automatycznym i ręcznym przesuwem kontaktów.

4) 9.150 kg. miedzi elektrolitycznej w sztabach okrągłych 36 mm.

Oferta może obejmować całość albo poszczególne części.

Maszyny i baterje można oglądać codziennie w budynku podstacji Elektrowni miejskiej przy ul. Łobzowskiej 9.

Ocenienie, która ze złożonych ofert największą korzyść przedstawia, również jak i prawo odrzucenia wszystkich ofert lub wyłączenia poszczególnych części, zastrzega sobie Elektrownia miejska.

Dyrekcja Elektrowni Miejskiej w Krakowie.

PRZETARG

Kierownictwo Rejonu Inżynierji Wybrzeża Morskiego ogłasza niniejszem przetarg na wykonanie ulicy prowadzącej do domu dowódcy floty w Gdyni-Oksywie (około 1000 m^3 wykopu i 500 m^2 bruku).

Warunki przetargu i ślepe kosztorysy mogą zainteresowani otrzymać w godzinach biurowych, za zwrotem kosztów, w lokalu Kierownictwa Rejonu Inżynierji W. M. w Gdyni-Oksywie.

Przetarg odbędzie się dnia 15 października 1929 r. o godzinie 11,45.

Kierownik Rejonu Inżynierji W. M.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie ogłosiła

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę 5000 sztuk zasłon śnieżnych.

Termin składania ofert do dnia 21 października b. r. godzina 9-ta.

Bliższe szczegóły ogłoszone są w „Monitorze Polskim" Nr. 222 z dnia 26 września 1929 roku.

OGŁOSZENIE LICYTACJI.

Celem oddania w przedsiębiorstwo wykonania budowy hal mięsnych, oraz adoptacji z tem związanych w realności Rzeźni miejskiej w Krakowie, Magistrat rozpisuje niniejszem licytację ofertową, zastrzegając jednak swobodny wybór oferty wedle swego uznania bez względu na wysokość, względnie niezatwierdzenie żadnej z wniesionych ofert.

Plany i warunki ogólne i szczegółowe przeglądać można w Budownictwie miejskiem Oddz. A. II. p. pomiędzy godz. 12—2 po południu, gdzie również otrzymać można formularze ofertowe i wszelkie potrzebne objaśnienia.

Oferty należycie ostemplowane i zaopatrzone kwitem na złożone w Kasie Miejskiego Urzędu Poboru, ul. Kopernika 1, wadjum w wysokości 2½% sumy oferowanej, wnosić należy na przepisanych formularzach w temże biurze do dnia 19 października 1929 r. do godz. 12 w południe, poczem nastąpi otwarcie ofert w sali posiedzeń Magistratu.

Oferty później wniesione, nie zaopatrzone kwitem na złożone wadjum lub nie sporządzone wedle wzoru uwzględnione nie będą.

Kraków, dnia 4 października 1929 r.

Prezydent miasta
w z. **Dr Wielgus mp.**

OGŁOSZENIE NR. 74.

Magistrat m. Równego niniejszem na podstawie uchwały z dnia 27. IX. 1929 r. (Prot. 43) podaje do ogólnej wiadomości, że dnia 15 października 1929 r. o godz. 12-tej w lokalu Magistratu przy ulicy 3 Maja Nr. 42 odbędzie się powtórny

PRZETARG OFERTOWY

na dostarczanie od dnia zawarcia umowy do dnia 1 września 1930 r. w miarę potrzeby węgla kamiennego górnośląskiego i koksu dla instytucyj Magistratu i szkół miejskich z dostawą na miejsce do poszczególnych instytucyj. Ogólna ilość potrzebnego węgla określa się do 150 ton i koksu do 45 ton.

Oferty w zalakowanych kopertach oferenci winni składać do godziny 12-ej w południe dnia 15 października 1929 r. w Wydziale Prezydjalnym na ręce Sekretarza Magistratu. Każdy z oferentów winien złożyć do Kasy Magistratu przed przetargiem wadjum w kwocie 500 złotych w gotówce lub papierach pupilarnych, a pokwitowanie Kasy dołączyć do oferty. Wadjum to po ukończeniu przetargu będzie natychmiast zwrócone za wyjątkiem tego z oferentów, który się na przetargu utrzyma. Ten ostatni winien w ciągu dni 3-ch po otrzymaniu wezwania zgłosić się do Magistratu celem podpisania umowy, w przeciwnym razie złożone wadjum przechodzi na korzyść Magistratu i Magistratowi przysługuje prawo ogłoszenia nowego przetargu.

Magistrat zastrzega sobie prawo wyboru oferenta bez względu na wysokość ceny podanej w ofercie jak również prawo wyznaczenia natychmiast po przetargu ofertowym przetargu ustnego in minus od najniższych cen ofertowych. Warunki umowy osoby zainteresowane mogą przeglądać w Wydziale Gospodarczym Magistratu.

Równe, dnia 1 października 1929 r.

Magistrat m. Równego.

Kierownictwo budowy gmachu Akademji Górniczej z upoważnienia Urzędu Wojewódzkiego Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie ogłasza niniejszem

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

na wykonanie posadzki dębowej deszczułkowej przy budowie gmachu Akademji Górniczej w Krakowie.

Szczegółowe i ogólne warunki przetargu przeglądać można w Państw. Kierownictwie budowy gmachu Akademji Górniczej (Arch. Wacław Krzyżanowski) Kraków, ul. Krupnicza 12, gdzie nabyć można również formularze ofertowe ściśle według obowiązujących przepisów, opiewające na ceny stałe składać należy w zamkniętych kopertach w terminie do dnia 12 października 1929 r. do godz. 10-tej rano w biurze Naczelnika oddziału budowlanego Dyrekcji Robót Publicznych, Kraków, Rynek Główny Krzysztofory II p.

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym terminie o godzinie 11-tej.

Do oferty dołączyć należy dowód na złożone w Kasie Skarbowej wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy.

Oferty niezłożone w oznaczonym terminie lub niepoparte przepisanem wadjum, nie będą rozpatrywane.

Zastrzega się wolny wybór oferty lub nieprzyjęcie żadnej.

W Krakowie, dnia 1 października 1929 r.

Państw. Kierownictwo Budowy: **Inż. W. Krzyżanowski.**

Urząd Wojewódzki Dyrekcja Robót Publicznych we Lwowie ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę okien żelaznych dla budowy sali wykładowej Collegium maximum Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie.

Formularz ofertowy i sumaryczne zestawienie stanowiące integralną część oferty można otrzymać w biurze Oddziału III. Dyrekcji Robót Publicznych Gmach Województwa we Lwowie od godz. 10-tej do 12-tej aż do dnia przetargu.

Zarazem w powyższym czasie i miejscu wystawione będą do wglądu ogólne warunki budowy obowiązujące „Przepisy tymczasowe Ministerstwa Robót Publicznych o oddaniu państwowych dostaw i robót" i projekt szczegółowy. Publiczne otwarcie ofert nastąpi dnia 15 października 1929 roku, w Urzędzie Wojewódzkim Dyrekcji Robót Publicznych w biurze Oddziału III. o godz. 11-tej.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta do przetargu na dostawę okien żelaznych dla budowy sali wykładowej Collegium maximum Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie" wraz z potwierdzeniem na złożone w Oddziale I. Dyrekcji Robót Publicznych wadjum w wysokości 5% od oferowanej sumy, należy wnosić do kancelarji Oddziału II. Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie, najpóźniej do godziny 11-tej przed południem w dniu 15-go października 1929 roku.

Urząd Wojewódzki Dyrekcja Robót Publicznych zastrzega sobie prawo wyboru oferenta bez względu na wysokość oferowanej kwoty względnie nie korzystać z żadnej z wniesionych ofert.

We Lwowie, dnia 2 października 1929 roku.

Dyrekcja Robót Publicznych.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 21 października 1929 roku przetarg publiczny na dostawę 221.000 sztuk podkładów kolejowych. Szczegóły przetargu ogłoszone w „Monitorze Polskim" Nr. 223 z dnia 27. 9. 1929 r. i w „Epoce" Nr. 66 z dnia 28. 9. 1929 roku.

LICYTACJA!

Administracja Dóbr Krotoszyńskich Państw. Banku Rolnego sprzeda w drodze licytacji ofertowej:

1. garnitur kompletny do młocki firmy Lincoln-England:
1. Lokomobila o 7 atmosfer Nr. 32931,
2. Młocarnia 137 centym. szerokości Nr. 2813.

Oglądać można w folw. Chwaliszewek stacja kolejowa Biadki.

Zapieczętowane oferty składać proszę w Administracji Dóbr Krotoszyńskich poczta Krotoszyn najpóźniej do dnia 10 października r. b. **Administracja.**

WYKONANIE POSADZKI DĘBOWEJ.

Kierownictwo budowy gmachu Akademji Górniczej z upoważnienia Urzędu Wojewódzkiego Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na wykonanie posadzki dębowej deszczułkowej przy budowie gmachu Akademji Górniczej w Krakowie.

Szczegółowe i ogólne warunki przetargu przeglądać można w Państw. Kierownictwie budowy gmachu Akademji Górniczej (Arch. Wacław Krzyżanowski) Kraków, ul. Krupnicza 12, gdzie nabyć można również formularze ofertowe ściśle według obowiązujących przepisów, opiewające na ceny stałe, które składać należy w zamkniętych kopertach w terminie do dnia 12 października 1929 r. do godz. 10 rano w biurze Naczelnika oddziału budowlanego Dyrekcji Robót Publ., Kraków, Rynek Głów. Krzysztofory II. p.

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu terminie o godzinie 11-tej.

Do oferty dołączyć należy dowód na złożone w Kasie Skarbowej wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Oferty niezłożone w oznaczonym terminie lub niepoparte przepisanem wadjum, nie będą rozpatrywane.

Zastrzega się wolny wybór oferty lub nieprzyjęcie żadnej.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie zwraca uwagę na rozpisany

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę 285.000 sztuk podkładów w roku 1930-31, który odbędzie się w dniu 21 października 1929 roku.

Bliższe szczegóły podane są w „Monitorze Polskim" z dnia 16 września 1929 r. Nr. 213. L. Dz. IX/69491/29.

SPRZEDAŻ LOKOMOBILI.

10 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Przemyślu, ul. Mickiewicza 44, ogłasza przetarg publiczny na sprzedaż lokomobili typu węgierskiego o sile 8 HP., znajdującej w 10 Pułku Strzelców Konnych w Łańcucie.

Przetarg odbędzie się dnia 14-go października b. r. w 10 Szefostwie Budownictwa, godzina 10-ta.

Przed przetargiem należy wpłacić wadjum w kwocie 100 złotych. Termin zabrania lokomobili 7 dni od dnia przetargu.

Bliższych informacyj udziela referat materjałowy Szefostwa Budownictwa w godzinach urzędowych.

Zarząd miasta Uhnowa (powiat Rawa-ruska) ogłasza

PRZETARG

na wprowadzenie światła elektrycznego w tutejszem mieście, kosztem oferenta wzamian za eksploatację prądu elektrycznego przez 25-cioletni okres czasu. Budynek na elektrownię, wymagający remontu, gmina posiada. Bliższych szczegółów udzieli Zarząd ustnie lub pisemnie.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 1-go listopada 1929 r., przyczem Zarząd zastrzega sobie prawo wyboru oferty lub nieprzyjęcia żadnej, bez jakiegokolwiek odszkodowania oferentów.

Dr. Trzos,
Kierown. Zarządu.

SPRZEDAŻ KOPALNI GLINY OGNIOTRWAŁEJ.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu niniejszem podaje do wiadomości, że w dniu 16-go października 1929 r. o godzinie 12-tej w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu przy ul. Lubelskiej Nr. 53 odbędzie się przetarg w drodze zakrytych ofert na kopalnię gliny ogniotrwałej przestrzeni około 11 ha 5570 m² w obrębie Sielec Nadleśnictwa Przedbórz na okres 5-letni na warunkach obowiązkowego wpłacenia wartości niemniej 10.000 cent. metr. glinki w przeciągu każdego roku. Oferty z podaniem ceny za 1 cent. metr. gliny, poparte kaucją w wysokości 2.500 zł., należy przesyłać w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Do licytacji w dniu 16-go października 1929 roku na glinkę w Nadleśnictwie Przedbórz" pod adresem Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu. Kaucja winna być złożona w gotówce lub państwowych papierach wartościowych, uznanych przez Ministerstwo Skarbu. Utrzymujący się przy licytacji winien będzie przy zawarciu umowy uzupełnić kaucję do równowartości 10.000 cent. metr. gliny według cen zaoferowanych.

Bliższych informacyj udzielają Dyrekcja L. P. w Radomiu i Nadleśnictwo Przedbórz, tamże do przejrzenia projekt umowy.

PRZETARG PUBLICZNY.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Stanisławowie ogłasza niniejszem przetarg ofertowy pisemny na budowę dwóch przyczółków i trzech filarów mostu na Dniestrze pod Żurawnem na drodze Żurawno-Knihynicza wraz z dostawą wszelkich materjałów (prócz cementu).

Przyczółki i filary betonowe fundowane na palach dębowych.

Odnośne plany, przedmiar, kosztorys ślepy, warunki budowy, wzory ofert można przeglądać i nabyć w Oddziele drogowym Dyrekcji Robót Publicznych w Stanisławowie w godzinach urzędowych.

Oferty na przepisanym formularzu należy wnosić osobiście lub pocztą do kancelarji Dyrekcji w zapieczętowanej kopercie z napisem: „Oferta na most w Żurawnie", w terminie do 17 października 1929 roku, godzina 12-ta, poczem nastąpi otwarcie ofert.

Oferujący winien przed terminem złożyć w Kierownictwie Kancelarji wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy kosztorysowej.

Dyrekcja Robót Publicznych zastrzega sobie dowolny wybór między ofertami lub nieprzyjęcie żadnej oferty.

Dyrektor Robót Publicznych:
(—) Inż. F. Południewski

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Wojewódzki Wołyński — Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku ogłasza przetarg ofertowy na roboty przy urządzeniu wodociągowo-kanalizacyjnej i centralnego ogrzewania w budynku warsztatów przy Szkole Mierniczo-Drogowej w Kowlu. Oferty należy wnosić do Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku z napisem: „Oferta na roboty instalacji wodociągowo-kanalizacjnej i centralnego ogrzewania w budynku warsztatów przy Szkole Mierniczo-Drogowej w Kowlu" do dnia 11 października 1929 roku do godz. 12-tej.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu i miejscu o godzinie 12-tej.

Bliższe objaśnienia zawarte są w ogłoszeniu o powyższym przetargu, zamieszczonym w Dzienniku Urzędowym „Monitorze Polskim".

Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku.

SPRZEDAŻ ZBIORNIKÓW ŻELAZNYCH.

Dyrekcja Państwowego Monopolu Spirytusowego w Warszawie, ul. Rymarska 7, ogłasza niniejszem przetarg na sprzedaż 2 zbiorników żelaznych po b. ros. monop. spirytusowym, każdy o pojemności 980 hkt. w dobrym rozebranym stanie, znajdujące się na terenie Państwowej Fabryki Wyrobów Tytoniowych w Radomiu, Nowy Świat 5.

Cena wywoławcza 2.000 zł. za szt.

Przetarg odbędzie się dnia 22 października 1929 r. o godzinie 11 rano w biurze Państwowej Hurtowni Wódek Nr. 37 w Radomiu, ul. Foksalna Nr. 39.

Kaucję przetargową w wysokości 100 zł. należy składać w dniu przetargu w miejscowej Komisji przetargowej.

Wszelkich informacyj udzielają: Wydział Gospodarczy D. P. M. S. w Warszawie, Rymarska 7 i Państwowa Hurtownia Wódek Nr. 37 w Radomiu.

Motory, dynamo, wentylatory stale na składzie

Motory, dynamo-maszyny, wentylatory

7786

Kupno, sprzedaż, zamiana, reperacje, przewijanie panewki, kolektory najtaniej i dokładnie

ZAKŁAD ELEKTROMECHANICZNY

Warszawa, Krucza 22 - Tel. 204-55

— Warunki kupna i sprzedaży dogodne —

Motory od 1/4 do 20 KM. stale na składzie

MOTOR ELEKTRYCZNY

A. E. G. na prąd obrotowy 220 380 volt, 24 Kw. = 32 HP., 1450 obrotów, z wszelkiemi przynależnościami

1 wentylator,
125 m3 powietrza na minutę, 7967

1 winda frykcyjna,

2 wielokrążki (Flaschenzüge),

1 kompletne urządzenie
do fabrykacji mat drewnianych

1 maszyna
do wyrobu mat trzcinowych,

bardzo korzystnie odda firma

BRACIA SCHLIEPER, Bydgoszcz

Telefon 306 Telefon 361

Z powodu likwidacji **Spółki Akcyjnej „ARBOR“**, Przemysł Drzewny i Handel Materjałami Budowlanemi **w Kaliszu**

są do sprzedania dwie nieruchomości

1. **w Kaliszu przy ul. Kościuszki 24.** nieruchomość z budynkami i szopami przestrzeni 13.000 łokci;

2. **w Skalmierzycach:** nieruchomość: dom mieszkalny dwupiętrowy, budynek po dużym tartaku i duży budynek po mechanicznej stolarni, obszerna piwnica, budynek na składy, duża szopa i bocznica kolejowa, przestrzeń 1 hek. 50 ar.

Ponadto: 7973

Maszyna parowa na 80 koni, kocioł parowy 7,5 atm. kornwalijski dwu-płomieniskowy, oraz niektóre drobne maszyny po tartaku. Wiadomość:

Kalisz, ul. Kościuszki 24 Sp. Akc. „Arbor“

Do sprzedania:

1. **Stary kocioł** centralnego ogrzewania syst. Katena 4-paleniskowy, 80 m powierzchni ogrzewalnej, w tem 31 członów całych i 39 pękniętych.

3 silniki elektryczne:

2. 2-konny na prąd stały, typ EGW, V110, A17,3, obrotów 1350.
3. Siemens 4-konny na prąd stały, typ GMF12, V110, A8,7, obrotów 900.
4. 5-konny na prąd stały, typ GD6, V110, A39,5, obrotów 1300.
5. **7 szajb** z żelaza lanego i 1 drewniana

w Sanatorjum Polskiego Czerwonego Krzyża w Zakopanem, tel. 307 7987

Sprzeda korzystnie

Lloyd Bydgoski Tow. Akc.

dawniej **Bromberger Schleppschiffahrt**

w Bydgoszczy, ul. Grodzka 28

1. **Maszynę parową,** stojącą 3-cylindrową, 180 obrotów, 175 KM. z kondensacją, ciśn. rob. 10 atm.
2. **Kocioł** wodno-rurkowy syst. „Alban“ 124,8 m^2 powierzchni ogrzewalnej, ciśn. rob. 11 atm. z przegrzewaczem, rok budowy 1899 — do powyższej maszyny parowej.
3. **Maszynę parową** typu statkowego, tylno- lub boczno-kołową, trzy-cylindrową, 200/220 KM. z kondensacją, ciśn. rob. 12 atm.
4. **Łódź motorową** 35—40 osobową, kadłub stalowy dług. 12,10 mtr., szer. 2,60 mtr., zanurzenie 0,65 mtr., z kajutą i daszkiem, z silnikiem spalinowym marki „Lloyd-Motor“ Remers—Hamburg siły 24/26 H. P.
5. **Łódź motorową** 6—8 osobową, kadłub drewniany, otwartą, dług. 7,80 m., szer. 2,0 mtr. zanurzenia 0,58 mtr., z kajutą dla motoru, z silnikiem spalinowym „Mercedes“ siły 22 HP.
6. **Łódź motorową** 8—10 osobową, kadłub drewniany dębowy z półkajutą i kajutą dla motoru, z silnikiem spalinowym firmy „Marine-Motor“, siły 25—30 HP.

7901

Motory
oryginalne
RENAULT

fabrycznie nowe z kompletnem wyposażeniem do sprzedania okazyjnie ze składu w Warszawie:

1	motor na ropę 20/25 K. M.	zł 6.600,--
1	„ „ „ 13/15 K. M.	zł 5.000,--
1	„ benzynowy 4 K. M.	zł 1.500,--
1	„ „ 2 K. M.	zł 1.200,--
1	motopompa benzynowa 4 K. M.	zł 3.400,--
1	agregat elektr. 1000 watów	zł 3.300,--
1	„ „ 500 „	zł 2.800,--

Polskie Towarzystwo Handlu z Francją

Warszawa, ul. Moniuszki 5 (Filharmonja)

TELEFON 321-60 7997

Maszynę parową

na biegu w doskonałym stanie, szybrową, 30 HP., 6 Atm., z transmisją, samosmary, sprzedam tanio. Adres: 7966

Sosnowiec, Niska 6, Gittel.

Całkiem nowy

motor ropny

Diesel stojący 50 koni, fabrykat Ganz & Comp Danubius Budapeszt z powodu pęknięcia wału korbowego po 5 tygodniowem użyciu bardzo tanio sprzedam

IZYDOR STEIN, Lwów, Karpińskiego 3.

7993

Fordson z pługiem Olivera 7905

mało używany, po generalnym remoncie, w doskonałym stanie, z powodu przejścia na traktory gąsienicowe, korzystnie do sprzedania.

Zarząd Dóbr Jeziorki, pocz. Jeziorki k. Poznania

Skład

szkła, porcelany i sprzętów metalowych

w mieście 22000 ludności, przy głównej ulicy do sprzedania za ca. 30000 zł. Oferty do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod „Ceramika" nr. 7986.

Inżynier lub technik

obeznany z projektowaniem i założeniem centralnych ogrzewań, starszy i doświadczony natychmiast potrzebny. Wysoka pensja i ewtl. prowizja. Oferty uprasza się skierować do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 7968

Żelaźniak na stałej posadzie przed wojskowością, z pierwszorzędnemi świadectwami, włada językiem polskim i niemieckim, przyjmie odpowiednią posadę. Zgłoszenia do admin. „Rynku Metalowego i Maszyn." pod nr. 7982.

Poważna fabryka narzędzi do obróbki żelaza i metali

poszukuje

przedstawiciela na Polskę,

dobrze wprowadzonego ze stałą klientelą. Oferty pisemne i referencje pisane po francusku, angielsku lub niemiecku uprasza się nadesłać do **„Mecano"** Place de la Mairie, LA COURNEUVE (Seine) FRANCE-Francja. 7980

KUPNA

HANDEL STAREGO ŻELAZA

E. RZEPCZYŃSKI Sp. z o. o.

Poznań, ul. Przemysłowa 22 — Telefon 22-29

7575

Kupujemy

stare żelazo, stare maszyny oraz metale

PŁACIMY NAJWYŻSZE CENY RYNKOWE.

Poszukuję

strugarki poprzecznej

(szeping) w dobrym stanie, mało zużytej o skoku do 500 mm.

M. Faustyn 7994

Zakład mechaniczny odlewnia metali w Piotrkowie.

Poszukujemy kupna mało używanej

sztancy ekscentrycznej i maszyny „Shaping"

Łaskawe oferty z dokładnym opisem i warunkami płatności prosimy pod nr. 7995 do admin. „Rynku Metal. i Maszyn."

SUSZARNIĘ

kupię rodzaju Förster, Vogel, Schulz,
lub innego, do suszenia węgla brunatnego.

Firlej, Międzychód n/W.

7992

Maszynę parową

do 200 koni wentylową z osobnym kotłem kupię. 990

Bielecki, Kraków, ul. Poselska 15.

MŁYN PAROWY

(Kugelmühle) do mielenia kamieni natychmiast kupi. Zgłoszenia proszę skierować

H. BLOCH, Król.-Huta,

ul. Dąbrowskiego nr. 16 2020

Poszukuje się

lokomobili parowej

stałej, używanej, w dobrym stanie, o sile 75—80 K. M., z kotłem możliwie dużej powierzchni ogrzewalnej 25 — 35 kw. mtr. 521

Bohm & Co, Fabryka cykorji, WŁOCŁAWEK.

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł. 1/16 str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm^2. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.